

ФП ИВП | ФАП Полетов | ФАП-128 | ФАП-147

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА
Использования Воздушного Пространства
Российской Федерации
(Постановление Правительства РФ
от 11 марта 2010 г. N 138)

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
Полетов в воздушном пространстве
Российской Федерации
(Приказ Минобороны РФ, Минтранса РФ и
Росавиакосмоса от 31 марта 2002 г. N 136/42/51)

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
Подготовка и выполнение полетов
в гражданской авиации Российской Федерации
(Приказ Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. N 128)
(с изменениями от 21 декабря 2009 г.)

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
Требования к членам экипажа воздушных судов,
специалистам по техническому обслуживанию воздушных
судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным
диспетчерам) гражданской авиации
(Приказ Минтранса РФ от 12 сентября 2008 г. N 147)

Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. N 138
"Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства
Российской Федерации"

В соответствии со статьей 2 Воздушного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:
 постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861);

 пункт 11 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2006 г. N 767 "Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, N 52, ст. 5587).

3. Настоящее постановление вступает в силу с 1 ноября 2010 г.

Председатель Правительства
Российской Федерации

В. Путин

**Федеральные правила
использования воздушного пространства Российской Федерации
(утв. постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. N 138)**

I. Общие положения

1. Настоящие Федеральные правила, разработанные в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., устанавливают порядок использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах экономики и обороны страны, в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства, обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

2. В настоящих Федеральных правилах используются следующие определения:

"аварийное оповещение" - уведомление поисково-спасательных служб о воздушных судах, терпящих бедствие;

"аэроузел" - объединение близко расположенных районов аэродромов (вертодромов), которые имеют общие границы и организация выполнения полетов с которых требует согласования и координирования;

"аэронавигационные данные" - сведения об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов;

"аэронавигационная информация" - информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

"аэростат" - летательный аппарат, подъемная сила которого основана на аэростатическом или одновременно аэростатическом и аэродинамическом принципах. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

"безопасность использования воздушного пространства" - комплексная характеристика установленного порядка использования воздушного пространства, определяющая его способность обеспечить выполнение всех видов деятельности по использованию воздушного пространства без угрозы жизни и здоровью людей, материального ущерба государству, гражданам и юридическим лицам;

"беспилотный летательный аппарат" - летательный аппарат, выполняющий полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов;

"боковое эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

"вертикальное эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы;

"воздушная трасса" - контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине;

"воздушное движение" - воздушные суда (летательные аппараты), находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома;

"воздушное судно-нарушитель" - воздушное судно (летательный аппарат),

допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации или пересекающее государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил;

"воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации" - часть воздушного пространства над государственной границей Российской Федерации, определенная для пересечения ее воздушными судами, выполняющими международные полеты;

"временный режим" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства Российской Федерации в отдельных его районах;

"высота полета" - расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна;

"диспетчерское обслуживание" - обслуживание (управление), предоставляемое в целях предотвращения столкновений между воздушными судами и столкновений воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также в целях регулирования воздушного движения;

"диспетчерское разрешение" - разрешение экипажу воздушного судна действовать в соответствии с условиями, доведенными органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);

"дирижабль" - летательный аппарат, перемещающийся в атмосфере при помощи силовой установки и управляемый по высоте, направлению, скорости;

"документ аэронавигационной информации" - публикация, содержащая аэронавигационную информацию;

"Единая система" - Единая система организации воздушного движения Российской Федерации;

"запретная зона" - воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены, за исключением случаев, предусмотренных настоящими Федеральными правилами;

"зона ограничения полетов" - воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

"зона (район) Единой системы" - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого оперативные органы Единой системы осуществляют свои функции;

"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 воздушного движения;

"контролируемый аэродром" - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения вне зависимости от наличия диспетчерской зоны;

"контролируемое воздушное пространство" - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание;

"координирование использования воздушного пространства" - деятельность, осуществляемая в процессе планирования использования воздушного пространства и обслуживания (управления) воздушного движения, направленная на оптимизацию воздушного пространства в зависимости от складывающейся воздушной,

метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства;

"кратковременное ограничение" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства для обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов;

"маршрут обслуживания воздушного движения" - установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения;

"маршрут полета" - проекция заданной (установленной) траектории полета воздушного судна на земную (водную) поверхность, определенная основными пунктами;

"маршрут зональной навигации" - маршрут обслуживания воздушного движения, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

"международная воздушная трасса" - воздушная трасса, открытая для международных полетов;

"местная воздушная линия" - контролируемое воздушное пространство (ниже эшелона перехода) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине;

"местный режим" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства в отдельных районах воздушного пространства зоны Единой системы;

"извещение NOTAM" - извещение, передаваемое по каналам связи и содержащее информацию о состоянии аэронавигационного оборудования, элементов структуры воздушного пространства, своевременное предупреждение о котором имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов воздушных судов, а также иную аэронавигационную информацию;

"обслуживание воздушного движения" - полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание;

"опасная зона" - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов;

"органы Единой системы" - руководящие органы (Федеральное агентство воздушного транспорта и его территориальные органы), а также оперативные органы Единой системы;

"органы обслуживания воздушного движения (управления полетами)" - оперативные органы Единой системы, а также органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства;

"органы противовоздушной обороны" - оперативные органы Вооруженных Сил Российской Федерации, на которые возложена задача несения боевого дежурства по противовоздушной обороне;

"план использования воздушного пространства" - определенные сведения о планируемой деятельности, представляемые центрам Единой системы;

"планирование использования воздушного пространства" - деятельность, осуществляемая в целях обеспечения разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, организации воздушного движения, организации потоков воздушного движения путем распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте между его пользователями в соответствии с государственными приоритетами;

"полетно-информационное обслуживание воздушного движения" - обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов;

"пользователи воздушного пространства" - физические и юридические лица,

наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства;

"приаэродромная территория" - прилегающий к аэродрому участок земной или водной поверхности, в пределах которого (в целях обеспечения безопасности полетов и исключения вредного воздействия на здоровье людей и деятельности организаций) устанавливается зона с особыми условиями использования территории;

"продольное эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

"разовый полет" - любой полет воздушного судна, не являющийся регулярным полетом;

"разрешение на использование воздушного пространства" - предоставление пользователю воздушного пространства права действовать в соответствии с условиями, доведенными центрами Единой системы;

"район аэродрома" - часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов, а также расположенный под ней участок земной или водной поверхности;

"район аэроузла" - часть воздушного пространства, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов с 2 и более близко расположенных аэродромов;

"районный центр" - оперативный орган Единой системы, предназначенный для организации использования воздушного пространства в своем районе Единой системы;

"район полетной информации" - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение;

"система наблюдения обслуживания воздушного движения" - любые технические средства, позволяющие опознать воздушное судно;

"старший авиационный начальник" - должностное лицо, наделенное правами и обязанностями, определенными воздушным законодательством Российской Федерации. Для аэродромов (аэроузлов, вертодромов и посадочных площадок гражданской авиации) старшим авиационным начальником является руководитель организации - главного оператора аэропорта (аэроузла, вертодрома и посадочной площадки гражданской авиации), а для аэродромов государственной и экспериментальной авиации, аэродромов совместного базирования старшим авиационным начальником аэродрома является должностное лицо, назначенное уполномоченным органом, в ведении которого находится такой аэродром;

"структура воздушного пространства" - совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскости элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства;

"управление полетами" - действия группы руководства полетами организаций государственной и экспериментальной авиации, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами воздушных судов полетных заданий;

"эшелонирование" - вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

"эшелон перехода" - самый нижний эшелон полета, который может быть использован для полета выше высоты перехода.

3. Использование воздушного пространства в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и

международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Российскую Федерацию, производится в соответствии с требованиями, установленными Конвенцией о международной гражданской авиации.

4. Воздушные суда, оборудованные государственной радиолокационной системой опознавания Российской Федерации, выполняют полеты в воздушном пространстве Российской Федерации с включенной аппаратурой государственной радиолокационной системы опознавания.

5. Настоящие Федеральные правила обязательны для исполнения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и пользователями воздушного пространства, а также органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

6. Использование воздушного пространства может быть запрещено или ограничено в соответствии с настоящими Федеральными правилами.

II. Структура и классификация воздушного пространства

Структура воздушного пространства

7. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, делится на нижнее и верхнее воздушное пространство.

Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон 8100 м, который относится к верхнему воздушному пространству.

8. Структура воздушного пространства включает в себя следующие элементы:

а) зоны и районы (зоны и районы Единой системы, районы полетной информации, диспетчерские районы, диспетчерские зоны);

б) маршруты обслуживания воздушного движения;

в) районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов);

г) специальные зоны (зоны отработки техники пилотирования, пилотажные зоны, зоны испытательных полетов, зоны полетов воздушных судов на малых и предельно малых высотах, зоны полетов воздушных судов на скоростях, превышающих скорость звука, полетов воздушных судов на дозаправку топливом в воздухе, полетов воздушных судов с переменным профилем и т.д.);

д) маршруты полетов воздушных судов;

е) запретные зоны;

ж) опасные зоны;

з) зоны ограничения полетов;

и) другие элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

9. Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам и высотам. Границы и условия использования элементов структуры воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Классификация воздушного пространства

10. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, классифицируется следующим образом:

а) **класс А** - разрешаются полеты, выполняемые только по правилам полетов по приборам. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются. Ограничения по скорости не применяются. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

б) **класс С** - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов. Ограничения по скорости не применяются. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

в) **класс G** - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3000 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами). При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.

Установление и использование структуры воздушного пространства

11. Границы зон (районов) Единой системы утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Организация использования воздушного пространства в зонах (районах) Единой системы осуществляется органами Единой системы.

12. Районом полетной информации является воздушное пространство в границах зоны (района) Единой системы, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

13. Диспетчерским районом является контролируемое воздушное пространство выше 200 м от земной или водной поверхности в пределах района полетной информации.

В границах диспетчерского района может устанавливаться узловых

диспетчерский район.

14. Диспетчерской зоной является контролируемое воздушное пространство в пределах района полетной информации, от земной или водной поверхности до высоты нижней границы диспетчерского района или высоты второго эшелона включительно, как правило, в радиусе не менее 10 км от контрольной точки аэродрома.

Диспетчерская зона может устанавливаться над 2 и более близко расположенными аэродромами.

15. Маршрут обслуживания воздушного движения в соответствующих случаях обозначает воздушную трассу, маршрут зональной навигации, местную воздушную линию.

16. Ширина воздушной трассы устанавливается:

10 км (по 5 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения;

20 км (по 10 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

Расстояние между границами параллельных воздушных трасс в горизонтальной плоскости при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения должно быть не менее 20 км, а без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения - не менее 40 км.

Обеспечение оборудования воздушных трасс необходимыми средствами навигации осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

17. Маршрут зональной навигации устанавливается в соответствии с типом требуемых навигационных характеристик, который может быть обеспечен при полете по такому маршруту.

Типы требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Полеты по маршрутам зональной навигации осуществляют воздушные суда, оборудованные для выполнения полетов методом зональной навигации по любой желаемой траектории в пределах зоны действия навигационных средств, основанных на опорных станциях (в том числе спутниковых), или в пределах, определяемых возможностями автономных бортовых навигационных средств, либо посредством комбинации указанных средств.

18. Местные воздушные линии открываются для полетов на высоте ниже эшелона перехода. Ширина местной воздушной линии должна быть не более 4 км.

Воздушное пространство, выделенное для местной воздушной линии, классифицируется как воздушное пространство класса С.

В период, когда на местных воздушных линиях обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управление полетами) не предоставляется, воздушное пространство местной воздушной линии классифицируется как воздушное пространство класса G.

19. Маршруты обслуживания воздушного движения утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Организацию разработки и издания сборника маршрутов обслуживания воздушного движения Российской Федерации и поправок к нему осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта.

20. Использование воздушного пространства воздушными судами иностранных государств вне маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов, запрещается, за исключением случаев, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

21. Для организации выполнения аэродромных полетов устанавливаются районы аэродромов (вертодромов).

22. При определении границ районов аэродромов (вертодромов) должны учитываться схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг, полета в зоне ожидания, а также стандартные маршруты вылета и прилета, маршруты входа (выхода) на воздушные трассы, местные воздушные линии и специальные зоны.

Схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг должны исключать, а при невозможности исключения - максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, опасными производственными объектами.

Границы районов аэродромов (аэроузлов, вертодромов) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

23. Организация выполнения полетов и порядок использования воздушного пространства в районе контролируемого аэродрома (вертодрома) определяются инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома) и аэронавигационным паспортом аэродрома (вертодрома).

Аэронавигационная информация, содержащаяся в инструкции по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома) или аэронавигационном паспорте аэродрома (вертодрома), публикуется в документах аэронавигационной информации. Экипажи воздушных судов руководствуются сведениями, опубликованными в документах аэронавигационной информации.

На аэродроме устанавливается полоса воздушных подходов (воздушное пространство 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. Границы полос воздушных подходов устанавливаются в порядке, определенном Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством обороны Российской Федерации, Министерством промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

24. Районы аэродромов, которые имеют общие границы, а также организация выполнения полетов с которых требует согласования и координирования, могут объединяться в аэроузлы.

Границы районов аэроузлов устанавливаются по внешним границам районов аэродромов, входящих в аэроузел.

Организация выполнения полетов в районе аэроузла определяется инструкцией по производству полетов в районе аэроузла.

25. Организация выполнения полетов с посадочных площадок определяется аэронавигационным паспортом посадочной площадки. Для посадочных площадок район не устанавливается, за исключением случаев, предусматривающих необходимость организации структуры воздушного пространства с учетом потребностей пользователей воздушного пространства, в интересах которых установлена такая посадочная площадка.

Посадочным площадкам, устанавливаемым на срок менее 30 суток в году, аэронавигационный паспорт не требуется.

26. Инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла, вертодрома), аэронавигационный паспорт аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) разрабатываются старшим авиационным начальником аэродрома (аэроузла, вертодрома, посадочной площадки) и регистрируются соответствующим территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта.

Порядок регистрации инструкций по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла, вертодрома) или аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) определяется Министерством транспорта Российской Федерации.

27. Типовые инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла, вертодрома), а также типовая схема аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

28. В контролируемом воздушном пространстве для выполнения полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения полеты воздушных судов выполняются по маршрутам. Ширина маршрута соответствует:

а) ниже эшелона перехода:

при скорости полета не более 300 км/ч - 4 км;

при скорости полета более 300 км/ч - 10 км;

б) от эшелона перехода включительно и выше:

в районах, обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 10 км;

в районах, не обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 20 км.

29. Запретные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации для защиты важных государственных объектов, ключевых промышленных комплексов (атомных электростанций, ядерно-радиационных объектов, химически опасных объектов, а также других особо важных объектов с точки зрения национальной безопасности страны) от вредных воздействий и разрушений, возникающих в результате возможных происшествий в воздушном пространстве.

30. Опасные зоны устанавливаются над открытым морем в интересах следующих видов деятельности:

а) обеспечение запуска и посадки космических объектов;

б) проведение поисково-спасательных работ;

в) выполнение ракетно-артиллерийских стрельб на полигонах боевой подготовки Военно-Морского Флота;

г) выполнение полетов на испытания, исследования авиационной и ракетной техники, на установление рекордов;

д) проведение учений, показов новой военно-морской техники;

е) обеспечение пусков и падения ракет, падения их отделяющихся частей.

31. Опасные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации в районах лесных пожаров и вулканической деятельности, промышленных районах с постоянной повышенной задымленностью.

32. Опасные зоны устанавливаются как для использования на определенный период времени (временные опасные зоны), так и для обеспечения деятельности, осуществляемой на постоянной основе (постоянные опасные зоны).

Временная опасная зона устанавливается главным центром Единой системы и доводится посредством извещения NOTAM. Для установления временной опасной зоны пользователи воздушного пространства, в интересах которых устанавливается временная опасная зона, не позднее чем за 5 суток до ввода в действие временной опасной зоны представляют в главный центр Единой системы запрос на установление временной опасной зоны с указанием ее границ и характера осуществляемой деятельности.

33. Зоны ограничения полетов устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации над объектами (в районах), где полеты воздушных судов необходимо ограничивать по времени или по условиям их выполнения.

34. Зоны ограничения полетов устанавливаются в интересах следующих видов деятельности:

а) проведение на полигонах стрельб, пусков ракет, бомбометаний, десантирования;

- б) проведение противоградовых стрельб;
- в) проведение работ с боеприпасами на объектах их хранения;
- г) осуществление научных исследований в атмосфере;
- д) проведение взрывных работ;
- е) выполнение полетов в специальных зонах вне районов аэродромов (вертодромов).

35. Зоны ограничения полетов могут устанавливаться над государственными природными заповедниками, национальными парками, памятниками истории и культуры, а также над охраняемыми объектами.

36. Если деятельность, в интересах которой установлена зона ограничений полетов, не носит постоянного характера, действие зоны ограничения полетов ограничивается временным периодом.

На период, когда деятельность, в интересах которой установлена зона ограничений полетов, не производится, полеты воздушных судов в воздушном пространстве указанной зоны выполняются без ограничений.

Сведения о деятельности в зонах ограничения полетов, ограниченных временным периодом, доводятся посредством извещения NOTAM на основании планов использования воздушного пространства (графиков работы) или публикуются в документах аэронавигационной информации.

37. В случае возникновения опасности непреднамеренного влета воздушных судов в зону ограничения полетов, а также в случаях, предусмотренных подпунктами "б" - "г" пункта 39 настоящих Федеральных правил, деятельность по использованию воздушного пространства в указанных зонах должна быть ограничена или прекращена.

38. Запретные зоны, зоны ограничения полетов и постоянные опасные зоны устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по представлению лиц, заинтересованных в установлении таких зон.

39. Использование воздушного пространства в запретных зонах, а также в зонах ограничения полетов, деятельность в которых осуществляется на постоянной основе, запрещается, за исключением:

- а) использования воздушного пространства лицами, в интересах которых установлены такие зоны;
- б) выполнения полетов на перехват воздушных судов-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства;
- в) выполнения полетов в целях проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях;
- г) выполнения полетов воздушных судов, осуществляемых в соответствии со специальными международными договорами.

40. При необходимости использования воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничения полетов в случаях, не предусмотренных пунктом 39 настоящих Федеральных правил, пользователи воздушного пространства обязаны получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны. Почтовые адреса и телефоны указанных лиц предоставляются пользователям воздушного пространства территориальными органами Федерального агентства воздушного транспорта.

41. Специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ маршрутов обслуживания воздушного движения в горизонтальной плоскости при использовании систем наблюдения обслуживания воздушного движения на расстояние не менее 10 км, а без использования систем наблюдения - не менее 20 км.

В районах аэродромов (аэроузлов) с ограниченным воздушным пространством указанные значения могут быть сокращены в 2 раза. В этих случаях специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ воздушных трасс, маршрутов зональной навигации и местных воздушных линий в вертикальной плоскости на расстояние не менее 300 м.

42. В случае отсутствия интервалов между границами районов аэродромов выполнение одновременных полетов при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения возможно при условии удаления схем взлета и захода на посадку, маршрутов полета, специальных зон на расстояние не ближе 5 км от границы района аэродрома, а без использования системы наблюдения одновременные полеты в районах аэродромов запрещаются или устанавливаются интервалы между границами указанных элементов структуры воздушного пространства в вертикальной плоскости, составляющие 600 м.

43. Над территорией Российской Федерации вдоль ее государственной границы устанавливается приграничная полоса - воздушное пространство, примыкающее к государственной границе Российской Федерации, шириной 25 км с особым режимом его использования.

Приграничная полоса вдоль государственной границы Российской Федерации в Северном Ледовитом океане не устанавливается.

44. Запрещаются полеты в приграничной полосе без представления плана полета воздушного судна, разрешения на использование воздушного пространства и без радиосвязи экипажа воздушного судна с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

45. При использовании воздушного пространства приграничной полосы вынужденные отклонения от маршрута обслуживания воздушного движения и маршрута полета производятся, как правило, в сторону территории Российской Федерации от государственной границы Российской Федерации.

46. Использование воздушного пространства приграничной полосы при выполнении авиационных работ осуществляется при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения территориального органа Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

47. В целях предотвращения непреднамеренного нарушения государственной границы Российской Федерации аэродромы (вертодромы), пункты управления беспилотным летательным аппаратом, находящиеся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения обслуживания воздушного движения, позволяющую осуществлять контроль за полетами воздушных судов.

48. Полеты воздушных судов над населенными пунктами в целях осуществления мероприятий по спасанию жизни и охране здоровья людей, пресечения и раскрытия преступлений могут выполняться на высоте, обеспечивающей реализацию указанных мероприятий, с возложением ответственности за обеспечение безопасности выполнения полетов на уполномоченное лицо, организующее такие полеты.

49. Авиационные работы, парашютные прыжки, подъемы привязных аэростатов над населенными пунктами выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления.

50. Использование воздушного пространства при полетах воздушных судов на сверхзвуковых скоростях разрешается только в специальных зонах или на высоте более 11000 м.

51. Использование воздушного пространства при выполнении полетов с палубы военного корабля или невоенного судна в воздушном пространстве классов А и С над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за

организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

52. Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов А, С и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом осуществляется посредством установления временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений в интересах пользователей воздушного пространства, организующих полеты беспилотным летательным аппаратом.

53. Использование воздушного пространства аэростатами и дирижаблями в воздушном пространстве классов А и С осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

54. Использование воздушного пространства при запусках ракет-зондов, радиозондов, шаров-пилотов и подобных материальных объектов (далее - шары-зонды), осуществляемых в единые международные сроки с целью получения метеорологических данных о состоянии атмосферы, производится в соответствии с расписаниями (выписками из годовых планов).

Расписания (выписки из годовых планов) представляются территориальными органами Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в зональные центры Единой системы и штабы командований Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны ежегодно, до 15 декабря. Об изменении расписания запусков шаров-зондов сообщается не позднее чем за 15 суток.

Разовые запуски шаров-зондов производятся на основании планов использования воздушного пространства и разрешений на использование воздушного пространства.

Размещение стационарных пунктов запуска шаров-зондов, а также место запуска шаров-зондов с подвижных пунктов согласовываются с Федеральным агентством воздушного транспорта.

55. В воздушном пространстве Российской Федерации, в районах локальных вооруженных конфликтов и контртеррористических операций устанавливается особый режим использования воздушного пространства.

Особый режим использования воздушного пространства устанавливается Федеральным агентством воздушного транспорта по представлению Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации.

56. Использование воздушного пространства при проведении салютов и фейерверков высотой более 50 м осуществляется с разрешения центров Единой системы. Производство салютов и фейерверков в границах проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность запрещается.

57. Запуск и посадка космических объектов, в том числе иностранных, на территории Российской Федерации производятся в пределах границ полигонов, утвержденных Правительством Российской Федерации.

В случае аварийной ситуации и других непредвиденных обстоятельств при осуществлении космической деятельности посадка космических объектов может производиться вне границ полигонов.

Федеральное космическое агентство и Министерство обороны Российской Федерации уведомляют Федеральное агентство воздушного транспорта, заинтересованные органы государственной власти и органы местного самоуправления о районе и времени посадки космических объектов.

58. Для каждого аэродрома устанавливается приаэродромная территория. Границы приаэродромной территории определяются по внешней границе проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность, а вне полос воздушных подходов - окружностью радиусом 30 км от контрольной точки аэродрома.

Приаэродромная территория является зоной с особыми условиями использования территории и отображается в схеме территориального планирования соответствующего субъекта Российской Федерации.

В пределах приаэродромной территории запрещается проектирование, строительство и развитие городских и сельских поселений, а также строительство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных объектов, объектов капитального и индивидуального жилищного строительства и иных объектов без согласования со старшим авиационным начальником аэродрома.

59. Запрещается размещать в полосах воздушных подходов на удалении не менее 30 км, а вне полос воздушных подходов - не менее 15 км от контрольной точки аэродрома объекты выбросов отходов, строительство животноводческих ферм, скотобоен и других объектов, способствующих привлечению и массовому скоплению птиц.

60. В пределах границ района аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) запрещается строительство без согласования старшего авиационного начальника аэродрома (вертодрома, посадочной площадки):

- а) объектов высотой 50 м и более относительно уровня аэродрома (вертодрома);
- б) линий связи и электропередачи, а также других источников радио- и электромагнитных излучений, которые могут создавать помехи для работы радиотехнических средств;

- в) взрывоопасных объектов;

- г) факельных устройств для аварийного сжигания сбрасываемых газов высотой 50 м и более (с учетом возможной высоты выброса пламени);

- д) промышленных и иных предприятий и сооружений, деятельность которых может привести к ухудшению видимости в районе аэродрома (вертодрома).

61. Строительство и размещение объектов вне района аэродрома (вертодрома), если их истинная высота превышает 50 м, согласовываются с территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта.

62. Взаимодействие органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при организации использования воздушного пространства осуществляется по каналам связи, которые организуются:

- а) между органами Единой системы - Федеральным агентством воздушного транспорта;

- б) между органами Единой системы и органами противовоздушной обороны - Министерством обороны Российской Федерации;

- в) между органами Единой системы и пользователями воздушного пространства - соответствующими пользователями воздушного пространства.

63. Отключение каналов связи между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещается.

Установление классификации воздушного пространства

64. В воздушном пространстве над территорией Российской Федерации устанавливаются:

- а) класс А - в верхнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление

полетами воздушных судов;

б) класс С - в нижнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление полетами воздушных судов;

в) класс G - в воздушном пространстве, где не устанавливаются классы А и С.

65. В воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, устанавливаются:

а) класс А - в воздушном пространстве, выделенном для воздушных трасс и маршрутов зональной навигации;

б) класс G - в воздушном пространстве, где не устанавливается класс А и предоставляются полетно-информационное обслуживание воздушного движения и аварийное оповещение.

66. Классы не устанавливаются в запретных зонах и зонах ограничений полетов.

67. Границы классов А, С и G устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Сведения о классификации воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Эшелонирование

68. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

а) 300 м - от эшелона 900 м до эшелона 8100 м;

б) 500 м - от эшелона 8100 м до эшелона 12100 м;

в) 1000 м - выше эшелона 12100 м.

69. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве осуществляется по полукруговой системе:

а) в направлении от истинного меридиана от 0 до 179 градусов (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, 10100 м, 11100 м, 12100 м, 14100 м и т.д.;

б) в направлении от истинного меридиана от 180 до 359 градусов (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, 10600 м, 11600 м, 13100 м, 15100 м и т.д.

70. В районе контролируемого аэродрома, в зоне аэродромного диспетчерского обслуживания, в зоне диспетчерского обслуживания подхода и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

71. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой скорости, а также между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой и дозвуковой скорости, должен быть 1000 м.

72. Минимальные вертикальные интервалы между воздушными судами, выполняющими полеты ниже эшелона перехода, устанавливаются:

а) 150 м - при полетах по правилам визуального полета со скоростью полета 300 км/ч и менее;

б) 300 м - при полетах по правилам визуального полета со скоростью полета более 300 км/ч;

в) 300 м - при полетах по правилам визуального полета со скоростью полета воздушного судна 300 км/ч и менее относительно воздушного судна со скоростью полета более 300 км/ч.

73. Минимальный интервал между эшелонами перехода и высотой перехода должен быть не менее 300 м.

74. В районе контролируемого аэродрома, ниже эшелона перехода, вертикальный интервал должен быть не менее 150 м при продольном интервале не менее 5 км - для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуального полета и правилам полета по приборам со скоростью полета 300 км/ч и менее.

75. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы продольного эшелонирования.

76. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полета по приборам с использованием системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) между воздушными судами, следующими в попутном направлении на одном эшелоне (высоте):

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 20 км;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 5 км, а при следовании за воздушным судном массой 136 тонн и более - не менее 10 км;

б) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315° на одном эшелоне (высоте), а также при пересечении эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 40 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 25 км;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 20 км;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км;

в) между воздушными судами при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном в момент пересечения:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 30 км с соблюдением бокового интервала не менее 10 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 30 км при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

на маршрутах полетов воздушных судов государственной авиации - не менее

30 км при вертикальной скорости набора высоты (снижении) 10 м/с и более;

на маршрутах полетов воздушных судов государственной авиации - не менее 60 км при вертикальной скорости набора высоты (снижении) до 10 м/с;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 20 км при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 15 км при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

г) 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 управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км.

77. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) между воздушными судами, следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании и (или) диспетчерском обслуживании подхода - 10 мин.;

при аэродромном диспетчерском обслуживании при выполнении маневра захода на посадку - 3 мин.;

б) при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 10 мин. в момент пересечения;

в) при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 мин. в момент пересечения;

г) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте), - 15 мин. в момент пересечения.

78. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов устанавливаются:

а) между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), - 2 км;

б) в момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим воздушным судном, а также пересечения маршрута полета на одном эшелоне (высоте):

2 км - для воздушных судов со скоростью полета 300 км/ч и менее;

5 км - для воздушных судов со скоростью полета более 300 км/ч.

79. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы бокового эшелонирования.

80. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам с использованием системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим в попутном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км в момент

пересечения;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 10 км в момент пересечения, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 6 км в момент пересечения;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 5 км;

б) при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим во встречном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км с соблюдением продольного интервала не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км в момент пересечения;

при диспетчерском обслуживании подхода и (или) при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км в момент пересечения.

81. Боковое эшелонирование при выполнении полетов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения запрещается.

82. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов устанавливаются:

а) при обгоне впереди летящего воздушного судна на одной высоте - не менее 500 м;

б) при полете воздушных судов на встречных курсах - не менее 2 км.

83. Дистанции и интервалы между воздушными судами при выполнении групповых полетов устанавливаются актами Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

84. Эшелонирование групп воздушных судов относительно одиночных воздушных судов (групп воздушных судов) осуществляется в соответствии с нормами вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

Правила пересечения государственной границы Российской Федерации

85. Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по воздушным коридорам пролета государственной границы Российской Федерации.

Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов вне воздушных коридоров, за исключением случаев, указанных в пункте 96 настоящих Федеральных правил, допускается только по разрешению Правительства Российской Федерации.

При выполнении международных полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения, открытым для международных полетов, воздушным коридором пролета государственной границы Российской Федерации является часть воздушного пространства в месте пересечения маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

86. Параметры воздушного коридора пролета государственной границы Российской Федерации по высоте и ширине соответствуют параметру маршрута обслуживания воздушного движения.

Воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации обозначается географическими координатами точки пересечения оси маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

87. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является разрешение на выполнение международного полета.

88. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации российскими пользователями воздушного пространства, выполняющими полеты в воздушном пространстве над открытым морем, является разрешение на использование воздушного пространства.

89. При выполнении международного полета экипаж российского воздушного судна, оборудованного системой государственного радиолокационного опознавания, находясь над сопредельной территорией, обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации включить аппаратуру государственного радиолокационного опознавания.

При выполнении российскими воздушными судами 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.

90. Экипаж воздушного судна обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации сообщить в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) свой номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки), местоположение, эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

При наличии каналов связи между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства согласование условий пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства. Условия пересечения государственной границы Российской Федерации сообщаются экипажу воздушного судна.

Экипаж воздушного судна, получивший условия пересечения государственной границы Российской Федерации, сообщает в орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) только фактическое время пересечения государственной границы Российской Федерации и эшелон (высоту) полета.

91. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) немедленно передает информацию о расчетном времени пересечения государственной границы Российской Федерации воздушным судном, его номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки) и эшелон (высоту) полета в орган противовоздушной обороны.

92. При отсутствии подтверждения органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации воздушным судном, выполняющим международный полет, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещает экипажу воздушного судна влет в воздушное

пространство Российской Федерации и информирует об этом главный центр Единой системы.

При получении подтверждения от органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) подтверждает (при необходимости изменяет) экипажу воздушного судна эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

93. При наличии 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 Российской Федерации (границы зоны Единой системы над открытым морем), если иное не предусмотрено международными договорами (соглашениями) и другие указания органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) отсутствуют.

94. Если воздушное судно, выполняющее международный полет, после пересечения государственной границы Российской Федерации не может продолжать полет и экипаж воздушного судна принял решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется, как правило, по тому же маршруту обслуживания воздушного движения или маршруту полета. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) сообщает экипажу воздушного судна условия выполнения полета и пересечения государственной границы Российской Федерации и информирует об этом орган противовоздушной обороны.

95. Пересечение воздушным судном государственной границы Российской Федерации без радиосвязи запрещается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете после получения экипажем воздушного судна условий на пересечение государственной границы Российской Федерации. Если экипаж воздушного судна принимает решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется по тому же маршруту обслуживания воздушного движения, маршруту полета с занятием попутного эшелона.

96. Не является нарушением правил пересечения государственной границы Российской Федерации вынужденный влет в воздушное пространство Российской Федерации воздушных судов 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.

97. Командир воздушного судна в случае вынужденного пересечения государственной границы Российской Федерации обязан немедленно сообщить об этом в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) и в дальнейшем действовать согласно указаниям этого органа или указаниям командира дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации, поднятого в воздух для выяснения факта такого пересечения. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) оповещает о вынужденном пересечении государственной границы Российской Федерации органы противовоздушной обороны и органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

98. Воздушные суда, пересекающие государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил, признаются нарушителями государственной границы Российской Федерации.

К указанным воздушным судам органы противовоздушной обороны принимают меры в соответствии с законодательством Российской Федерации.

III. Планирование и координирование использования воздушного пространства

99. Планирование использования воздушного пространства осуществляется:

а) главным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым главный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом "а" пункта 117 настоящих Федеральных правил;

б) зональным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных летательных аппаратов своей зоны на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым зональный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом "б" пункта 117 настоящих Федеральных правил;

в) районным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных летательных аппаратов и деятельности, не связанной с полетами воздушных судов своего района, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым районный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом "в" пункта 117 настоящих Федеральных правил.

100. Центры Единой системы осуществляют стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства.

101. Стратегическое планирование использования воздушного пространства осуществляется за 2 и более суток до дня использования воздушного пространства с целью согласования вопросов, связанных с организацией использования воздушного пространства и его обеспечением.

102. Предтактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется накануне дня использования воздушного пространства с целью распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте.

103. Тактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется в процессе выполнения суточного плана путем перераспределения воздушного пространства по времени, месту и высоте с целью обеспечения безопасности спланированной деятельности и деятельности, планы которой поступают в текущие сутки.

104. Координирование использования воздушного пространства осуществляется в целях обеспечения заявленной пользователями воздушного пространства деятельности в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства.

105. Организация планирования использования воздушного пространства осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами, утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации.

106. В процессе планирования и координирования использования воздушного пространства центры Единой системы могут вносить изменения в заявленные пользователями воздушного пространства условия использования воздушного

пространства (место, время и высота). Указанные изменения должны быть доведены до лица, представляющего план использования воздушного пространства, и органов противовоздушной обороны.

107. Планы использования воздушного пространства подразделяются на:

- а) планы полетов воздушных судов;
- б) планы запуска шаров-зондов;
- в) планы проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ.

108. План полета воздушного судна представляется в одной из следующих форм:

а) сообщение экипажа с борта воздушного судна, содержащее информацию о представленном плане или изменениях в текущий план;

б) сообщение по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;

в) сообщение с использованием телефонной сети связи общего пользования или сети Интернет, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;

г) сообщение на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане.

109. План полета воздушного судна представляется пользователем воздушного пространства или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации.

План полета воздушного судна представляется для получения разрешения на использование воздушного пространства классов А и С, а также в целях уведомления органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) для получения полетно-информационного обслуживания при использовании воздушного пространства класса G.

Сообщение о плане полета беспилотного летательного аппарата подается для получения разрешения на использование воздушного пространства независимо от класса воздушного пространства.

110. План полета воздушного судна содержит:

а) информацию об опознавательном индексе воздушного судна (номере рейса, радиотелефонном позывном командира воздушного судна, государственном и регистрационном опознавательных знаках);

б) информацию о правилах полета и типе полета;

в) информацию о количестве и типе воздушных судов, категории турбулентности следа;

г) информацию об оборудовании воздушного судна;

д) информацию об аэродроме вылета и времени вылета;

е) информацию о маршруте полета;

ж) информацию об аэродроме назначения и общем расчетном истекшем времени (до посадки), запасных аэродромах;

з) прочую информацию, необходимую для описания особенностей маршрута полета, регистрационных знаков воздушного судна, наименования эксплуатанта, летно-технических данных воздушного судна, используемого бортового оборудования, и иную необходимую информацию, если она отличается от типовой или требует особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

и) необходимую дополнительную информацию относительно запаса топлива, числа лиц на борту, аварийно-спасательного оборудования, фамилии командира воздушного судна и другую информацию.

111. Состав (объем) информации, включаемой в сообщение о плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного плана определяются табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Сообщение экипажа с борта воздушного судна о плане полета воздушного судна при использовании воздушного пространства класса G передается по усмотрению пользователя, а при намерении использования воздушного пространства классов А и С - не менее чем за 30 минут до входа в воздушное пространство классов А и С.

В районах с высокой плотностью воздушного движения орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) доводит до экипажа воздушного судна условия или ограничения в отношении плана полета воздушного судна, представляемого с его борта.

112. Сообщения о плане полета воздушного судна передаются по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, с использованием сети Интернет, на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

Сообщение о представленном плане полета воздушного судна передается не более чем за 5 суток и не менее чем за 1 час до расчетного времени отправления.

Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна передается не менее чем за 14 суток, а изменения, вносимые в этот план, представляются не менее чем за 7 суток.

IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства

Разрешительный порядок использования воздушного пространства

113. Разрешительным порядком использования воздушного пространства является порядок использования воздушного пространства, при котором пользователи воздушного пространства осуществляют свою деятельность на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

114. Разрешение на использование воздушного пространства в классах А и С не требуется в случае:

а) отражения воздушного нападения или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации;

б) предотвращения и пресечения нарушений государственной границы Российской Федерации, защиты и охраны экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной полосы, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;

в) пресечения и раскрытия преступлений;

г) оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

д) поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов;

е) предотвращения и пресечения нарушений порядка использования воздушного пространства.

115. Уполномоченные лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил, обязаны немедленно уведомить об этом соответствующие центры Единой системы и органы противовоздушной обороны и принять все необходимые меры для обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Центры Единой системы принимают все необходимые меры для обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

116. Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается:

а) для пользователей воздушного пространства, чья деятельность не связана с выполнением полетов воздушных судов и осуществляется на основании планов использования воздушного пространства (графиков) - во всем воздушном пространстве Российской Федерации;

б) для пользователей воздушного пространства, выполняющих полеты в воздушном пространстве классов А и С (за исключением деятельности, указанной в пункте 114 настоящих Федеральных правил), а также в воздушном пространстве класса G - для полетов беспилотных летательных аппаратов.

117. Разрешение на использование воздушного пространства органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) на полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов, а также пользователям воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов, выдают:

а) главный центр Единой системы:

при выполнении разовых международных полетов и на полеты, выполняемые с отклонением от международного расписания;

при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения вне расписания и с отклонением от расписания - в случае использования воздушного пространства более одной зоны Единой системы;

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства 3 и более смежных зон Единой системы;

б) зональный центр Единой системы:

при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения вне расписания и с отклонением от расписания в границах зоны Единой системы;

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства 2 смежных зон Единой системы или более 2 районов Единой системы одной зоны Единой системы;

при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов в зоне Единой системы (только для зонального центра Единой системы, не имеющего в границах своей зоны районного центра Единой системы);

в) районный центр Единой системы:

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства в районе Единой системы или 2 смежных районов Единой системы одной зоны Единой системы;

при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов в районе Единой системы.

118. Диспетчерское разрешение выдается органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) на основании полученного разрешения на

использование воздушного пространства либо в случаях, указанных в пунктах 114 и 126 настоящих Федеральных правил, - на основании запроса командира воздушного судна.

119. В разрешении на использование воздушного пространства указывается:

а) для полетов воздушных судов:

номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки);

аэродром вылета и расчетное время вылета;

маршрут и профиль полета;

запасные аэродромы;

аэродром назначения;

другие необходимые данные (органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, привлекаемые к управлению воздушным движением, рубежи передачи, приема управления, основные и запасные частоты управления);

б) для осуществления деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов:

время начала и окончания деятельности;

границы района и диапазон используемых высот.

120. Разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов российским и иностранным пользователям воздушного пространства выдается на основании:

а) международных договоров Российской Федерации;

б) разрешений (выдаваемых Правительством Российской Федерации) на выполнение разовых полетов воздушных судов иностранных государств, с которыми Российская Федерация не имеет дипломатических отношений, по представлению Министерства иностранных дел Российской Федерации, а также на выполнение разовых международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации;

в) разрешений (выдаваемых Министерством иностранных дел Российской Федерации) на выполнение разовых полетов воздушных судов иностранных государств, связанных с перевозками глав государств и правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, на выполнение разовых полетов государственных воздушных судов иностранных государств, а также на основе взаимности - на выполнение транзитных полетов воздушных судов иностранных государств, требующих использования дипломатических каналов для получения разрешений на эти полеты;

г) разрешений (выдаваемых Министерством промышленности и торговли Российской Федерации) на выполнение разовых международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для гражданской авиации;

д) разрешений (выдаваемых Генеральным штабом Вооруженных Сил Российской Федерации) на выполнение разовых международных полетов государственных воздушных судов;

е) разрешений (выдаваемых Федеральным агентством воздушного транспорта) на разовые полеты гражданских воздушных судов.

121. Разрешение на полеты гражданских воздушных судов иностранных государств на аэродромы или по маршрутам обслуживания воздушного движения Российской Федерации, не открытых для международных полетов, и вне этих маршрутов выдает Федеральное агентство воздушного транспорта после согласования с Министерством обороны Российской Федерации и Федеральной службой безопасности Российской Федерации.

122. Информация о разрешениях (выданных соответствующими федеральными органами исполнительной власти) на выполнение разовых международных полетов и об аннулированных разрешениях доводится до главного центра Единой системы.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства

123. Под уведомительным порядком использования воздушного пространства понимается предоставление пользователям воздушного пространства возможности выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения.

124. Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса G.

Пользователи воздушного пространства, осуществляющие полеты в воздушном пространстве класса G, уведомляют соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в целях получения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

125. При планировании полетов в воздушном пространстве класса G пользователи воздушного пространства обязаны иметь аэронавигационную и метеорологическую информацию.

126. При планировании полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов, предусматривающих использование воздушного пространства класса G с пересечением районов аэродромов и местных воздушных линий воздушного пространства класса C, представление плана полета не требуется. В указанных случаях пересечение районов аэродромов и местных воздушных линий осуществляется при наличии диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

127. Ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями при выполнении полетов в воздушном пространстве класса G возлагается на командира воздушного судна.

V. Организация воздушного движения

128. Организация воздушного движения включает в себя:

- а) обслуживание (управление) воздушного движения;
- б) организацию потоков воздушного движения;
- в) организацию воздушного пространства.

129. Обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

130. Обслуживание (управление) воздушного движения включает в себя:

- а) диспетчерское обслуживание воздушного движения;
- б) полетно-информационное обслуживание воздушного движения;
- в) аварийное оповещение.

131. Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает в себя:

- а) районное диспетчерское обслуживание;
- б) диспетчерское обслуживание подхода;
- в) аэродромное диспетчерское обслуживание.

132. Организация потоков воздушного движения осуществляется центрами Единой системы для регулирования превышения потребностей воздушного движения над

пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Организация потоков воздушного движения обеспечивается на этапах стратегического, предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства.

133. Организация воздушного пространства осуществляется центрами обслуживания воздушного движения в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения.

134. Организация воздушного движения осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

VI. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

135. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно 2 и более пользователями воздушного пространства устанавливается запрещение или ограничение их деятельности в определенных районах воздушного пространства Российской Федерации в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства, осуществляемое путем введения временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений.

136. Временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения устанавливаются с целью:

а) полного запрещения использования воздушного пространства, за исключением деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения;

б) частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства (место, время, высота).

137. Временный режим устанавливается главным центром Единой системы для обеспечения следующих видов деятельности:

а) выполнение полетов воздушных судов литеры "А";

б) выполнение полетов воздушных судов для обеспечения специальных международных договоров Российской Федерации;

в) выполнение полетов воздушных судов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведение поисково-спасательных работ;

г) запуск и посадка космических объектов, выполнение полетов на испытания (исследования) авиационной и ракетной техники, на установление рекордов, на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны;

д) проведение учений, воздушных парадов и показов авиационной техники, а также осуществление иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

е) выполнение полетов беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве классов А и С.

138. Местный режим устанавливается зональным центром Единой системы в нижнем воздушном пространстве для обеспечения следующих видов деятельности:

а) выполнение полетов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведение поисково-спасательных работ;

б) выполнение полетов на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны;

в) проведение учений, воздушных стрельб, а также в случае осуществления иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радионизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

г) выполнение полетов беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов С и G.

139. Местный режим на воздушных трассах и местных воздушных линиях, открытых для международных полетов, а также в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, не устанавливается.

140. Кратковременные ограничения устанавливаются главным центром, зональными центрами и районными центрами Единой системы на срок до 3 часов для оперативного введения запретов или ограничений в целях обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов.

141. Представления на установление временного и местного режимов на срок до 3 суток подаются в соответствующие центры Единой системы пользователями воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются режимы.

Временный и местный режимы вводятся соответствующими центрами Единой системы на период фактической деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых режим установлен.

142. Порядок разработки, установления, введения и снятия временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений определяется инструкцией по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, утверждаемой Министерством транспорта Российской Федерации.

143. Контроль за соблюдением временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений осуществляют центры Единой системы.

VII. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил

144. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта, органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

Контроль за использованием воздушного пространства Российской Федерации в части выявления воздушных судов - нарушителей порядка использования воздушного пространства (далее - воздушные суда-нарушители) и воздушных судов - нарушителей правил пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется Министерством обороны Российской Федерации.

145. Центры Единой системы и органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) при выявлении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации обязаны немедленно уведомить об этом органы противовоздушной обороны, установить причину нарушения порядка использования воздушного пространства и принять меры по прекращению нарушения.

146. Органы противовоздушной обороны обеспечивают радиолокационный контроль воздушного пространства и представляют соответствующим центрам Единой системы данные о движении воздушных судов и других материальных объектов:

а) угрожающих незаконным пересечением или незаконно пересекающих

государственную границу Российской Федерации;

б) являющихся неопознанными;

в) нарушающих порядок использования воздушного пространства Российской Федерации (до момента прекращения нарушения);

г) передающих сигнал "Бедствие";

д) выполняющих полеты литеров "А" и "К";

е) выполняющих полеты для проведения поисково-спасательных работ.

147. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации относятся:

а) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил;

б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства;

в) невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и команд дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации;

г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;

д) несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений;

е) полет группы воздушных судов в количестве, превышающем количество, указанное в плане полета воздушного судна;

ж) использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения;

з) посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);

и) несоблюдение экипажем воздушного судна правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования (за исключением случаев возникновения на борту воздушного судна аварийной ситуации, требующей немедленного изменения профиля и режима полета);

к) несанкционированное органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) отклонение воздушного судна за пределы границ воздушной трассы, местной воздушной линии и маршрута, за исключением случаев, когда такое отклонение обусловлено сообщениями безопасности полета (обход опасных метеорологических явлений погоды и др.);

л) влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

148. При выявлении воздушного судна-нарушителя органы противовоздушной обороны подают сигнал "Режим", означающий требование о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал "Режим" до соответствующих центров Единой системы.

Центры Единой системы немедленно принимают меры по прекращению нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

149. Решение о прекращении использования воздушного пространства Российской Федерации воздушным судном-нарушителем принимают:

а) начальник дежурной смены главного центра Единой системы - при

выполнении международных полетов;

б) начальники дежурных смен зонального центра Единой системы - в остальных случаях.

150. О решении, принятом в соответствии с пунктом 149 настоящих Федеральных правил, извещаются органы противовоздушной обороны и пользователь воздушного пространства, на которого распространяется запрет.

151. При незаконном пересечении государственной границы Российской Федерации, применении оружия и боевой техники Вооруженных Сил Российской Федерации по воздушному судну-нарушителю, а также при появлении в воздушном пространстве неопознанных воздушных судов и других материальных объектов в исключительных случаях органы противовоздушной обороны подают сигнал "Ковер", означающий требование немедленной посадки или вывода из этого района всех воздушных судов, находящихся в воздухе, за исключением воздушных судов, привлекаемых для борьбы с воздушными судами-нарушителями и выполняющих задачи поиска и спасания.

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал "Ковер" до соответствующих центров Единой системы.

Центры Единой системы немедленно принимают меры по выводу воздушных судов (их посадки) из опасного района.

152. В случае невыполнения экипажем воздушного судна-нарушителя команды органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства такая информация немедленно доводится до органов противовоздушной обороны. Органы противовоздушной обороны применяют меры к воздушному судну-нарушителю в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Экипажи воздушных судов обязаны выполнять команды дежурных воздушных судов Вооруженных Сил Российской Федерации, применяемых для прекращения нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В случае принуждения к посадке воздушного судна-нарушителя его посадка осуществляется на аэродром (вертодром, посадочную площадку), пригодный для посадки такого типа воздушного судна.

153. При возникновении угрозы безопасности полета, в том числе связанной с актом незаконного вмешательства на борту воздушного судна, экипаж подает сигнал "Бедствие". На воздушных судах, оборудованных системой сигнализации об опасности, при нападении на экипаж дополнительно подается сигнал "ССО". При получении от экипажа воздушного судна сигнала "Бедствие" и (или) "ССО" органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие, и немедленно передать в центры Единой системы, авиационные координационные центры поиска и спасания, а также в органы противовоздушной обороны данные о его местонахождении и другую необходимую информацию.

154. После выяснения причин нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации разрешение на дальнейшее выполнение международного полета или полета, связанного с пересечением более 2 зон Единой системы, принимает начальник дежурной смены главного центра Единой системы, а в остальных случаях - начальники дежурных смен зонального центра Единой системы.

155. По каждому случаю нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводится расследование в целях установления причин нарушений и выработки рекомендаций по их предупреждению.

156. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного

пространства Российской Федерации проводятся в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации для государственной, гражданской и экспериментальной авиации, а также настоящими Федеральными правилами.

157. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в которые вовлечены воздушные суда различных видов авиации, проводятся Федеральным агентством воздушного транспорта с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Расследование нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, которые относятся к деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, проводится Федеральным агентством воздушного транспорта.

Организация указанного расследования, а также определение состава его участников возлагаются на Федеральное агентство воздушного транспорта.

158. По результатам проведенных расследований нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации заинтересованные федеральные органы исполнительной власти разрабатывают мероприятия в целях предупреждения повторения нарушений.

159. Регистрация нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации ведется оперативными органами Единой системы в порядке, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.

160. Нарушение требований настоящих Федеральных правил влечет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Приказ Минобороны РФ, Минтранса РФ и Росавиакосмоса от 31 марта 2002 г. N 136/42/51

"Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации"

В соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084, приказываем:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2003 г. прилагаемые Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

2. Главнокомандующему Военно-воздушными силами, заместителю Министра транспорта Российской Федерации, заместителю Генерального директора Российского авиационно-космического агентства организовать совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти (по согласованию) разработку проектов нормативных правовых актов и служебных документов в соответствии с прилагаемыми Правилами.

3. Не применять на территории Российской Федерации Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР.*

4. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на главнокомандующего Военно-воздушными силами, заместителя Министра транспорта Российской Федерации и заместителя Генерального директора Российского авиационно-космического агентства.

Министр обороны
Российской Федерации

С.Иванов

Министр транспорта
Российской Федерации

С.Франк

Генеральный директор Российского
авиационно-космического агентства

Ю.Коптев

Зарегистрировано в Минюсте РФ 24 июля 2002 г.
Регистрационный N 3615

* Утверждены приказом главнокомандующего ВВС от 03.07.1985 г. N 161.

**Федеральные авиационные правила
полетов в воздушном пространстве Российской Федерации**

I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации (далее именуются - Правила) разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861), стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО), принятыми для использования в практике полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

2. Правила устанавливают общий порядок выполнения полетов пилотируемыми воздушными судами гражданской, государственной и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Российской Федерации. Полеты автоматических аэростатов, дистанционно-пилотируемых летательных аппаратов (далее именуются - ДПЛА) и непилотируемых летательных аппаратов выполняются по правилам, устанавливаемым специально уполномоченным органом в области обороны.

3. Правила распространяются на все воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве Российской Федерации.

4. Настоящие Правила обязательны для руководства и исполнения всеми физическими и юридическими лицами, эксплуатирующими воздушные суда, осуществляющими обслуживание (управление) воздушного движения и контроль за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

5. В случае установления факта нарушения Правил должностные лица обязаны немедленно принять меры к пресечению нарушения.

6. Нарушение требований настоящих Правил влечет за собой ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

7. В целях настоящих Правил применяются следующие основные понятия:

1) **"аварийная стадия"** - общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, тревоги или стадию бедствия;

2) **"авиационные работы"** - работы, выполняемые с использованием полетов воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей (ст. 114 Воздушного кодекса Российской Федерации, Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1382);

3) **"аэродром"** - участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов (ст. 40 Воздушного кодекса Российской Федерации);

4) **"аэродром горный"** - аэродром, расположенный на местности с

пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома, а так же аэродром, расположенный на высоте 1 000 м и более над уровнем моря;

5) **"аэродром запасной"** - аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета;

6) **"аэродром назначения"** - аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

7) **"аэродромное движение"** - движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты воздушных судов в районе аэродрома;

8) **"аэродромное диспетчерское обслуживание"** - диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

9) **"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;

10) **"аэростат"** - летательный аппарат, подъемная сила которого основана на аэростатическом или одновременно аэростатическом и аэродинамическом принципах. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

11) **"безопасная высота полета"** - высота полета, исключающая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

12) **"болтанка"** - беспорядочные перемещения воздушного судна, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы (болтанка считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более $+0,5\text{ g}$; умеренной - до $+1,0\text{ g}$; сильной - более $+1,0\text{ g}$, а при посадке: умеренная - $+0,3 - 0,4\text{ g}$; сильная - более $+0,4\text{ g}$.);

13) **"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;

14) **"взлет аэростата"** - движение аэростата в воздухе, при котором происходит увеличение высоты его полета;

15) **"взлетно-посадочная полоса"** - часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов (далее именуется - ВПП);

16) **"видимость (дальность видимости)"** - максимальное расстояние с которого видны и опознаются объекты;

17) **"видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП)"** - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры. За видимость на ВПП ночью принимается видимость световых ориентиров;

18) **"видимость полетная"** - видимость из кабины воздушного судна в полете;

19) **"видимость метеорологическая"** - горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости;

20) **"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;

21) **"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;

22) **"воздушная обстановка"** - взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства;

23) **"воздушное судно"** - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды (далее именуется - ВС) (ст. 32 Воздушного кодекса Российской Федерации);

24) **"воздушная трасса Российской Федерации"** - установленная для полетов воздушных судов часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине, обеспеченная средствами навигации и обслуживанием воздушного движения (далее именуется - воздушная трасса) (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084, Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861) (далее именуется - Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации);

25) **"воздушное движение"** - движение воздушных судов, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

26) **"высота абсолютная"** - высота, определяемая относительно уровня моря, выбранного за начало отсчета;

27) **"высота истинная"** - высота, определяемая от точки на земной (водной) поверхности, расположенной непосредственно под объектом измерения, до этого объекта;

28) **"высота относительная"** - высота, определяемая от выбранного уровня до объекта относительно которого производится измерение;

29) **"высота рельефа"** - абсолютная высота рельефа местности;

30) **"высота полета"** - общий термин, означающий расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна;

31) **"высота нижней границы облаков"** - расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков;

32) **"высота перехода"** - высота, установленная для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе высоты полета;

33) **"высота принятия решения"** - 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 (далее именуется - ВПР);

34) **"граница действия разрешения"** - рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение;

35) **"давление на аэродроме"** - атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП;

36) **"давление атмосферное стандартное"** - установленное значение давления 1 013,25 гектопаскаля (760 мм ртутного столба или 1 013,25 мбар);

37) **"дельтадром (парадром)"** - участок земной поверхности со склоном, подготовленный и маркированный для размещения, взлета и посадки сверхлегких летательных аппаратов;

38) **"демонстрационный полет"** - полет с целью показа возможностей

воздушного судна, летного мастерства (показ авиатехники, авиационный парад и т.п.);

39) **"дирижабль"** - аэростат, перемещающийся в атмосфере при помощи силовой установки и управляемый по высоте, направлению, скорости, дальности и продолжительности полета;

40) **"заявка на полет (план полета)"** - документ установленного образца, содержащий необходимые данные для обеспечения полета;

41) **"запас высоты над препятствием"** - минимальное расстояние по вертикали от воздушного судна до горизонтальной поверхности проходящей через наивысшую точку препятствия, учитываемого в установленных границах;

42) **"зона аэродромная (пилотажная)"** - воздушное пространство установленных размеров для отработки техники пилотирования и других полетных заданий;

43) **"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;

44) **"зона специальная"** - воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, полетов на высотах ниже нижнего эшелона, на скоростях, превышающих скорость звука, пусков ракет, воздушных стрельб;

45) **"зона (район) единой системы организации воздушного движения Российской Федерации"** - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого соответствующие оперативные органы единой системы организации воздушного движения Российской Федерации осуществляет свои функции (далее именуется - зона (район) ЕС ОрВД) (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

46) **"зональная навигация"** - метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой заданной траектории с использованием технических средств;

47) **"командир воздушного судна"** - лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа (ст. 57 Воздушного кодекса Российской Федерации);

48) **"контрольная точка аэродрома"** - точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат (далее именуется - КТА);

49) **"круг полетов"** - установленный маршрут (схема) в районе аэродрома, по которому или по части которого выполняется набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома. Круг полетов устанавливается, как правило, на аэродромах государственной и экспериментальной авиации;

50) **"маршрут зональной навигации"** - маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

51) **"местная воздушная линия"** - установленная для полетов воздушных судов на высотах ниже нижнего эшелона часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине, обеспеченная обслуживанием воздушного движения (далее именуется - МВЛ) (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

52) **"местность горная"** - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с абсолютной высотой рельефа 1 000 м и более;

- 53) **"местность холмистая"** - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями рельефа от 200 м до 500 м в радиусе 25 км;
- 54) **"местность равнинная"** - местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км;
- 55) **"метеорологическая информация"** - сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы, экипажей воздушных судов и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);
- 56) **"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);
- 57) **"неточный заход на посадку"** - заход на посадку по приборам без навигационного наведения по глассаде, формируемой с помощью электронных средств;
- 58) **"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);
- 59) **"опасное сближение"** - не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации;
- 60) **"переходный слой"** - воздушное пространство между высотой перехода и эшелонном переходе;
- 61) **"перрон"** - определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;
- 62) **"пилотаж"** - преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета;
- 63) **"плановая таблица полетов"** - документ установленного образца, определяющий порядок выполнения полетов, характер заданий экипажам и очередность их выполнения. Плановая таблица полетов применяется при полетах государственной и экспериментальной авиации;
- 64) **"площадь маневрирования"** - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;
- 65) **"полет"** - движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки;
- 66) **"полет визуальный"** - полет, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;
- 67) **"полет по приборам"** - полет, когда пространственное положение воздушного судна, его местонахождение, а также положение относительно других материальных объектов и сооружений определяются экипажем по приборам;
- 68) **"полетный лист (задание на полет)"** - документ установленной формы, разрешающий командиру воздушного судна выполнение полета. Аэродромные полеты по утвержденной плановой таблице могут выполняться без полетных листов;
- 69) **"порог ВПП"** - начало участка ВПП, предназначенного для приземления воздушных судов;
- 70) **"посадка"** - этап полета от момента замедленного движения воздушного судна с высоты начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до момента касания земной, водной или иной поверхности и окончания пробега (дросселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке);

- 71) **"посадочная площадка"** - участок земли, водной или иной поверхности, пригодный для взлета и посадки воздушных судов;
- 72) **"потеря ориентировки"** - ситуация, при которой экипаж воздушного судна не знает местонахождения воздушного судна;
- 73) **"превышение аэродрома"** - абсолютная высота наивысшей точки ВПП;
- 74) **"предпосадочная прямая"** - установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления;
- 75) **"препятствие"** - рельеф местности, естественные и искусственные объекты на ней, представляющие угрозу безопасности воздушного движения;
- 76) **"приборные метеорологические условия"** - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам полетов по приборам;
- 77) **"рабочая площадь аэродрома"** - часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки);
- 78) **"расчетное время прилета (прибытия)"** - расчетное время (момент) выхода воздушного судна на аэродромное навигационное средство, а при его отсутствии на центр ВПП (КТА);
- 79) **"район аэродрома"** - часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации и выполнения аэродромных полетов (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);
- 80) **"район аэроузла"** - часть воздушного пространства установленных размеров с двумя и более близко расположенными аэродромами, для организации и выполнения полетов с которых необходимо специальное согласование и координирование (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);
- 81) **"район авиационных работ"** - часть воздушного пространства, в пределах которой по установленным планам и графикам выполняются авиационные работы (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);
- 82) **"район поисково-спасательных работ"** - участок земной или водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которых проводятся поисково-спасательные работы (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);
- 83) **"район полярный"** - часть земного шара, прилегающая к северному и южному географическим полюсам, ограниченная полярными кругами;
- 84) **"режим полета"** - параметры полета воздушного судна;
- 85) **"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 минимального установленного;
- 86) **"рубеж передачи управления"** - 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;
- 87) **"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;
- 88) **"сверхлегкие летательные аппараты"** - летательные аппараты, имеющие максимальную взлетную массу не более 495 кг, минимальную скорость полета - менее 65

км/час. Сверхлегкие летательные аппараты подразделяются на безмоторные (дельтапланы, парaplаны и т.п.) и моторные (дельталеты, мотодельтапланы, мотопарaplаны, автожиры, микросамолеты и т.п.) (далее именуются - СЛА);

89) **"склонные полеты"** - планирующие полеты СЛА с огибанием рельефа склона ниже уровня стартовой (взлетной) площадки;

90) **"специальный район"** - часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов могут выполняться без диспетчерского разрешения при соблюдении соответствующих правил;

91) **"стадия неопределенности"** - ситуация, характеризующаяся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

92) **"стадия тревоги"** - ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

93) **"стадия бедствия"** - ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

94) **"старт аэростата"** - начальный этап взлета аэростата, при котором происходит его освобождение от механической связи с землей или транспортным средством;

95) **"точный заход на посадку"** - заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глассаде, формируемым с помощью электронных средств;

96) **"чрезвычайная ситуация"** - это обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей (ст. 1 Федерального закона "О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера", Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 35, ст. 3648);

97) **"эшелонирование"** - общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

98) **"эшелонирование вертикальное"** - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы;

99) **"эшелонирование продольное"** - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

100) **"эшелонирование боковое"** - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

101) **"эшелон полета"** - установленная поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к давлению 760,0 мм ртутного столба (1013,2 гектопаскаля) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

102) **"эшелон нижний (безопасный)"** - ближайший к безопасной высоте полета рассчитанный и установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

103) **"эшелон перехода"** - установленный эшелон полета для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома

или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации).

II. Виды полетов воздушных судов

8. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации подразделяются:

а) по правилам выполнения на:

полеты по правилам визуальных полетов (далее именуются - ПВП);

полеты по правилам полетов по приборам (далее именуются - ППП).

б) по использованию элементов структуры воздушного пространства на:

трассовые полеты - по воздушным трассам или МВЛ;

маршрутные полеты - по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;

маршрутно-трассовые полеты - по воздушным трассам или МВЛ и вне их;

аэродромные полеты - в районе аэродрома (аэроузла) или в дополнительно выделенном воздушном пространстве под управлением органа ОВД (управления полетами) аэродрома;

районные полеты - в пределах воздушного пространства одного района ЕС

ОрВД;

зональные полеты - в пределах воздушного пространства одной зоны ЕС ОрВД;

в) по метеорологическим условиям выполнения:

в визуальных метеорологических условиях;

в приборных метеорологических условиях;

г) по количеству воздушных судов на:

одиночные полеты;

групповые полеты;

д) по времени суток на:

дневные - в период между восходом и заходом солнца;

ночные - в период между заходом и восходом солнца;

смешанные - при выполнении которых в период от взлета до посадки происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот;

е) по физико-географическим условиям, месту и способам выполнения:

над равнинной и холмистой местностью;

над горной местностью;

над безориентирной местностью и пустыней;

над водной поверхностью;

в полярных районах;

ж) по высоте выполнения:

на предельно малых высотах - до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

на малых высотах - свыше 200 м до 1 000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

на средних высотах - свыше 1 000 м до 4 000 м включительно;

на больших высотах - свыше 4 000 м до 12 000 м (до тропопаузы) включительно;

в стратосфере - свыше 12 000 м (выше тропопаузы);

Другие виды полетов определяются соответствующими актами видов авиации.

III. Минимумы

9. Минимум выполнения полетов устанавливается для аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна, вида авиационных работ.

Основными параметрами при установлении минимумов выполнения полетов являются: ВПР (МВС), высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, видимость, а дополнительно для СЛА - степень атмосферной турбулентности, болтанки.

10. Минимум аэродрома для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данной категории.

Минимум аэродрома для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данной категории.

Минимум воздушного судна для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП, позволяющему безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

Минимум воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), позволяющим безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна для полетов под облаками по ПВП устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

Командиру воздушного судна минимум для выполнения полета устанавливается в зависимости от уровня его летной подготовки.

Минимум вида авиационных работ устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ с применением правил полетов (ПВП, ППП), установленных для данного вида работ.

11. Минимумы аэродромов для взлета и посадки воздушных судов рассчитываются в соответствии с методикой определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов.

12. В каждом конкретном случае минимумы для взлета и посадки определяются исходя из минимума аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна по наивысшему из них.

IV. Безопасные высоты (эшелоны) полета

13. Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов устанавливаются:
- а) безопасная высота круга полетов над аэродромом (при его наличии);

- б) безопасная высота в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;
- в) безопасная высота в районе аэроузла;
- г) безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона;
- д) нижний (безопасный) эшелон в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от

КТА;

- е) нижний (безопасный) эшелон в районе аэроузла;
- ж) нижний (безопасный) эшелон в районе ЕС ОрВД;
- з) нижний (безопасный) эшелон полета по ППП (ПВП).

Расчет безопасных высот (эшелонов) полета производится в порядке согласно приложению N 1 к настоящим Правилам.

14. Безопасная высота круга полетов над аэродромом определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) составляла:

- при полетах по ПВП - не менее 100 м;
- при полетах по ППП - не менее 200 м.

15. Безопасная высота полета в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА, за исключением круга полетов, определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) была не менее 300 м.

Если разница в высотах препятствий в указанном районе не более 100 м, то устанавливается единая безопасная высота. При большей разнице определяются секторы (не более 4 секторов) и безопасная высота полета устанавливается для каждого сектора. Границы секторов (кратные 5 град) указываются относительно магнитного меридиана и должны находиться на удалении не менее 10 км от препятствий.

Высоты наивысших препятствий определяются относительно порога ВПП, имеющего меньшее превышение, и округляются в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.

16. Безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП, ППП устанавливается с таким расчетом, чтобы истинная высота полета (запас высоты над препятствием) составляла:

- а) над равнинной или холмистой местностью и водным пространством:
 - на скоростях 300 км/ч и менее - 100 м;
 - на скоростях более 300 км/ч - 200 м;
- б) в горной местности:
 - горы 2000 м и менее - 300 м;
 - горы выше 2000 м - 600 м.

Полеты на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП, а также по ППП с использованием средств огибания рельефа местности могут выполняться на минимальной допустимой высоте полета, устанавливаемой соответствующими актами видов авиации.

17. Нижний (безопасный) эшелон полета по ППП определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута) составляла не менее 600 м.

Нижний (безопасный) эшелон полета по ПВП может определяться с учетом максимального превышения препятствий в пределах ширины воздушной трассы или маршрута полета.

V. Определение, выдерживание и изменение высоты (эшелона) полета.

Правила установки высотомеров

18. Полет выполняется на высоте (эшелоне) с учетом уровня подготовки экипажа, летно-технических характеристик и оборудования воздушного судна, препятствий на местности, а также воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

19. Высота (эшелон) полета определяется и выдерживается экипажем по барометрическому высотомеру с учетом поправок в соответствии с установленной методикой расчета.

20. Изменение высоты (эшелона) полета допускается с разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее именуется - орган ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного воздушного судна. В этом случае командир воздушного судна должен указать свое местонахождение, высоту (эшелон) полета и причину его изменения.

21. Определение и выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

а) по давлению на аэродроме - при полетах в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (районе аэроузла), от взлета до набора высоты перехода и от эшелона перехода аэродрома (аэроузла) до посадки;

б) по приведенному давлению по стандартной атмосфере - на аэродромах, открытых для международных полетов и горных (по запросу экипажа);

в) по минимальному давлению, приведенному к уровню моря, - при полетах на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода);

г) по стандартному давлению - при полетах на высотах выше высоты перехода.

В заявках на полет, в указаниях органов ОВД (управления полетами) экипажам и докладах экипажей органам ОВД (управления полетами) указывается (сообщается) высота (эшелон) полета, определяемая (выдерживаемая) в соответствии с требованиями настоящего пункта.

22. Для единой системы перехода на отсчет высоты (эшелона) полета устанавливаются:

а) высота перехода в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

б) высота перехода в районе аэроузла;

в) высота перехода в районе ЕС ОрВД;

г) эшелон перехода в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

д) эшелон перехода в районе аэроузла;

е) эшелон перехода в районе ЕС ОрВД.

Расчеты высот перехода (эшелонов перехода) производятся в порядке согласно приложению N 1 и указываются в инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационном паспорте аэродрома и в инструкции по использованию воздушного пространства зоны ЕС ОрВД для каждого района ЕС ОрВД.

23. Порядок использования барометрических высотомеров при выполнении полетов устанавливается соответствующими актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

24. После взлета в ходе набора высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на стандартное давление производится при пересечении высоты перехода.

Высота перехода устанавливается не менее безопасной высоты полета в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА, округленной в сторону увеличения до значения кратного 100 м.

При необходимости высота перехода может устанавливаться в районе аэроузла. В этом случае высота перехода устанавливается не менее наибольшего значения высоты

перехода одного из районов аэродромов, входящего в аэроузел.

25. Полеты воздушных судов в переходном слое в режиме горизонтального полета запрещаются. Для уменьшения переходного слоя высота перехода должна располагаться как можно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м.

26. В ходе снижения перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление на аэродроме (на приведенное давление по стандартной атмосфере) производится при пересечении эшелона перехода района аэродрома (аэроузла).

27. Для полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное давление, приведенное к уровню моря, производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки).

При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к уровню моря, на давление на аэродроме производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки) по указанию органа ОВД (управления полетами) аэродрома.

28. При наборе заданного эшелона полета воздушным судном, выполнявшим полет по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к уровню моря, на стандартное давление производится на высоте перехода района ЕС ОрВД, сообщаемой экипажу органом ОВД (управления полетами), осуществляющим обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

29. При снижении воздушного судна с эшелона полета до высоты полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на минимальное давление, приведенное к уровню моря, производится на эшелоне перехода района ЕС ОрВД. Эшелон перехода района ЕС ОрВД и значение минимального давления, приведенного к уровню моря, экипажу воздушного судна сообщает орган ОВД (управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

Эшелон перехода устанавливается не ниже нижнего (безопасного) эшелона и, как правило, соответствует ему.

VI. Общие требования и правила полетов

30. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с установленными Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации минимальными интервалами вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

Вертикальное эшелонирование осуществляется по полукруговой системе согласно приложению N 2 к настоящим Правилам.

31. Очередность взлета воздушного судна определяется плановой таблицей полетов или суточным планом полетов.

32. Экипаж воздушного судна обязан выполнять полет в соответствии с полетным заданием в пределах установленных границ используемых элементов структуры воздушного пространства, выдерживать заданный режим полета, постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

33. Полеты и перелеты экипажей воздушных судов без документов аэронавигационной информации (выписок из них), а также, если эти документы не

выверены - запрещаются.

34. При определении очередности посадки органам ОВД (управления полетами) следует исходить из необходимости предоставления посадки воздушным судам:

- а) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;
- б) имеющим ограниченный запас топлива;
- в) на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;
- г) командиры которых в случае ухудшения метеорологических условий не подготовлены к полетам в ожидаемых условиях;
- д) выполняющим полет в составе группы;
- е) с пассажирами.

35. При одновременном визуальном заходе на посадку двух однотипных воздушных судов, находящихся на предпосадочной прямой, преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

36. При заходе на посадку устанавливается ВПР (МВС).

37. При полете на предпосадочной прямой командир воздушного судна обязан прекратить снижение и уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку), если:

- а) наблюдаются опасные метеорологические явления или скопления птиц, представляющие угрозу для выполнения посадки;
- б) до ВПР не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или, если положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки;
- в) в воздушном пространстве или на ВПП появились препятствия, угрожающие безопасности полета (посадки);

38. Воздушное судно, летящее на заданной высоте (эшелоне), при прочих равных условиях имеет преимущество перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять эту высоту (эшелон) полета. Когда несколько воздушных судов запрашивают одну и ту же высоту (эшелон) полета, то преимущество в занятии данной высоты (эшелона) полета, как правило, имеет воздушное судно, выполняющее полет на большую дальность.

39. При полетах воздушных судов на пересекающихся курсах, на одной и той же высоте (эшелоне) их командиры должны: заметивший воздушное судно слева - уменьшить, а справа - увеличить высоту полета, так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение воздушных судов.

Если изменить высоту полета невозможно (облачность, полет на малых и предельно малых высотах или наличие других ограничений), командиры воздушных судов обязаны, отвернув воздушные суда, обеспечить их безопасное расхождение.

В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах на одной высоте (эшелоне) командиры воздушных судов должны отвернуть воздушные суда вправо для их расхождения левыми бортами.

В процессе маневра расхождения командир воздушного судна обязан не терять другое воздушное судно из вида.

40. Для обгона впереди летящего воздушного судна, выполняющего полет по ППП на воздушной трассе, обгоняющему воздушному судну органом ОВД выделяется не занятый другими воздушными судами ближайший попутный эшелон полета.

41. Обгоняемое воздушное судно пользуется приоритетом, а обгоняющее воздушное судно независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, отворачивает в сторону от обгоняемого воздушного судна. Никакие последующие изменения в положении этих воздушных судов относительно друг

друга не освобождают экипаж обгоняющего воздушного судна от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении безопасного удаления.

42. При полете по кругу обгон впереди летящего воздушного судна выполняется с внешней стороны круга с соблюдением интервалов бокового эшелонирования (за исключением однотипных воздушных судов).

43. При назначении одного эшелона (высоты) для полетов воздушных судов по воздушной трассе (МВЛ) или маршруту полета одновременно по ПВП и ППП интервалы продольного эшелонирования устанавливаются в соответствии с правилами полетов по ППП, за исключением случаев полетов в районе аэродрома.

44. При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и тому подобном, в целях обеспечения безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

В этом случае командир воздушного судна обязан, не изменяя высоты (эшелона) полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от воздушной трассы (МВЛ) или маршрута полета, сообщить об этом органу ОВД (управления полетами) и, пройдя 30 км от оси воздушной трассы (МВЛ) или маршрута полета, вывести его на прежний курс с изменением высоты (эшелона) полета до избранного.

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

Возврат на воздушную трассу (МВЛ) или маршрут полета производится только с разрешения органа ОВД (управления полетами).

45. Воздушное судно, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам, аэростатам, а так же воздушным судам, буксирующим другие воздушные суда или какие-либо предметы. Планеры уступают путь дирижаблям и аэростатам. Дирижабли уступают путь аэростатам.

46. На всех воздушных судах, находящихся в полете, кроме воздушных судов выполняющих боевую задачу или специальное задание, в период между заходом и восходом солнца, а также по указанию соответствующего органа ОВД (управления полетами), должны быть включены:

а) огни предотвращения столкновения (проблесковые маяки и т.п.), предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну;

б) аэронавигационные огни.

Огни, предназначенные для других целей (посадочные фары, огни направленного освещения планера и т.п.), могут использоваться наряду с огнями предотвращения столкновения для повышения заметности воздушного судна.

47. Полеты воздушных судов, кабины которых не герметизированы или не имеют кислородного оборудования с необходимым запасом кислорода, должны выполняться на высотах не более 4 000 м.

48. Командир воздушного судна обязан выдерживать заданный режим полета, соблюдать правила полета, информировать органы ОВД (управления полетами) о фактическом местонахождении воздушного судна, метеорологических условиях полета.

VII. Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома

49. Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома осуществляется

в порядке, определенном инструкцией по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационным паспортом аэродрома согласно приложениям N 3, 5 к настоящим Правилам.

50. Для предотвращения столкновения воздушных судов, выполняющих руление по рабочей площади аэродрома:

при сближении двух воздушных судов на встречных курсах или на курсах, близких встречным, каждое воздушное судно останавливается и, если возможно, отворачивает вправо, соблюдая достаточный интервал;

при движении двух воздушных судов на сходящихся курсах, воздушное судно, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает дорогу.

51. В период между заходом и восходом солнца на воздушных судах включаются:

аэронавигационные огни (для указания относительной траектории движения воздушного судна);

огни, предназначенные для указания габаритов их конструкции, за исключением постоянного или какого-либо другого соответствующего освещения;

огни, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну (проблесковые маяки и т.д.);

огни (при их наличии), обозначающие работу двигателей.

Командир воздушного судна может уменьшать интенсивность или отключать проблесковые огни если они:

а) отрицательно сказываются или могут отрицательно сказаться на выполнении его обязанностей;

б) вызывают или могут вызвать опасное ослепление лиц обслуживающего персонала аэропорта (аэродрома) или экипажи воздушных судов.

52. Спуск гидросамолетов на воду с места стоянки на берегу и подъем их из воды производится только по оборудованным спускам рулением на двигателях или буксировкой.

Выход гидросамолетов на старт и возвращение на якорную стоянку осуществляется рулением или буксировкой.

53. Выбор скорости руления (глиссирования) гидросамолета, если не было специального указания, предоставляется командиру воздушного судна. Руление на редане при расстоянии от препятствий менее 100 м запрещается.

VIII. Правила визуальных полетов

54. Полеты по ПВП выполняются в визуальных метеорологических условиях днем и ночью с максимальной осматриваемостью всего экипажа воздушного судна в соответствии с настоящими Правилами и актами видов авиации.

55. При полете по ПВП обход препятствий, наблюдаемых впереди по курсу воздушного судна и превышающих высоту его полета, производится, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м.

56. При невозможности выполнения полета по ПВП, командир воздушного судна обязан перейти на выполнение полета по ППП при наличии соответствующего допуска.

Командир воздушного судна, не имеющий допуска к полетам по ППП, обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

57. При выполнении полета по ПВП экипаж воздушного судна осуществляет

постоянное прослушивание радиочастот органа ОВД (управления полетами), который осуществляет обслуживание (управление) полета воздушного судна, и передает донесения о своем местонахождении.

58. Командир воздушного судна обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

IX. Правила полетов по приборам

59. Полеты по ППП выполняются днем и ночью в соответствии с настоящими Правилами и актами видов авиации.

60. На воздушных судах, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять полеты по ППП запрещается.

61. Переход от полета по ППП к полету по ПВП осуществляется по согласованию с органом ОВД (управления полетами), осуществляющим обслуживание (управление) полета воздушного судна при условии обеспечения безопасности от столкновения с другими воздушными судами.

62. Решение о возможности перехода на полет по ПВП принимает командир воздушного судна. Принуждать командира воздушного судна к переходу от полета по ППП к полету по ПВП запрещается.

X. Полеты в районе аэродрома (аэроузла)

63. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома (аэроузла) или аэронавигационного паспорта аэродрома, требования которых обязаны твердо знать и точно выполнять экипажи воздушных судов, базирующихся на данном аэродроме, а также должностные лица, организующие и обеспечивающие полеты в районе аэродрома (аэроузла).

64. Необходимые сведения об аэродромах (аэроузлах) публикуются в документах аэронавигационной информации. Перелеты на аэродромы, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации или не доведены до экипажей воздушных судов, запрещаются.

65. До внесения сведений об изменении состояния аэродрома, работе средств связи и РТО полетов, порядке выполнения полетов и т.п. в инструкцию по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационный паспорт аэродрома, а также в документы аэронавигационной информации выполнять полеты запрещается.

Порядок представления донесений об изменениях аэронавигационной информации и их внесение в документы аэронавигационной информации определяется соответствующими документами в государственной, гражданской и экспериментальной авиации.

66. Взлет и посадка воздушных судов без разрешения органа ОВД (управления полетами) аэродрома запрещаются, за исключением случая, когда на аэродроме (посадочной площадке) орган ОВД (управления полетами) не предусмотрен. При отсутствии радиосвязи с органом ОВД (управления полетами) командир воздушного судна действует в соответствии с установленными сигналами для аэродромного движения согласно приложениям N 3, 5 к настоящим Правилам.

67. Минимальные интервалы между взлетающим и выполняющим заход на

посадку воздушными судами, между поочередно взлетающими воздушными судами, а также воздушными судами, выполняющими друг за другом заход на посадку, в зависимости от их типа устанавливаются инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома и (или) аэронавигационным паспортом аэродрома.

68. В зависимости от наличия препятствий, населенных пунктов в районе аэродрома, а также структуры воздушного пространства устанавливается схема набора высоты после взлета, снижения и захода на посадку, ожидания посадки, выполнения полета над аэродромом (по кругу полетов, двумя разворотами на 180 градусов, с рубежа, отворотом на расчетный угол, векторение и т.п.).

69. Высота полета по кругу должна быть кратной 100 м, но не ниже безопасной высоты круга полетов, рассчитываемой согласно приложению N 1 к настоящим Правилам.

70. Изменение траектории полета по кругу и обгон с внутренней стороны круга могут быть разрешены органом ОВД (управления полетами) аэродрома только воздушным судам, выполняющим внеочередную посадку.

71. В районе аэродрома в зависимости от выполняемых задач при необходимости устанавливаются аэродромные зоны (пилотажа, групповых полетов, полетов по приборам и др.), размеры которых определяются в соответствии с типами воздушных судов, выполняемыми в них полетными заданиями и местными условиями.

Взаимное расположение в районе аэродрома аэродромных зон, установленных маршрутов набора высоты, снижения и захода на посадку осуществляется в соответствии с пунктом 96 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

72. Командир воздушного судна до выхода из района аэродрома вылета обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами), который будет осуществлять дальнейшее обслуживание (управление) полета данного воздушного судна, и получить от него разрешение на вход в район ОВД и условия полета (информацию о полете).

73. При подходе к аэродрому посадки командир воздушного судна на установленном рубеже обязан установить связь с органом ОВД (управления полетами) аэродрома, доложить высоту (эшелон) полета, свое местонахождение, курс следования, расчетное время прибытия и получить разрешение от органа ОВД (управления полетами) на вход в район аэродрома.

74. Вход воздушного судна в район аэродрома посадки без разрешения органа ОВД (управления полетами) данного аэродрома запрещается, за исключением случаев потери радиосвязи, когда экипаж действует в соответствии с требованиями настоящих Правил.

75. При выполнении маневра захода на посадку на высотах ниже высоты круга при отрицательных температурах наружного воздуха экипаж воздушного судна обязан выдерживать высоту с учетом температурной поправки согласно приложению N 1 к настоящим Правилам.

76. Командир воздушного судна после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом органу ОВД (управления полетами) аэродрома.

XI. Полеты в зоне ожидания

77. Зона ожидания, как правило, устанавливается над радионавигационной точкой аэродрома (коридора).

78. Правила полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для

захода на посадку определяются инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационным паспортом аэродрома согласно приложению N 4 к настоящим Правилам. Полеты в зоне ожидания производятся в соответствии с правилами эшелонирования. Нижним эшелоном зоны ожидания является эшелон перехода.

79. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания производится с разрешения органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного воздушного судна. Разрешение на занятие высоты (эшелона) полета при снижении воздушного судна дается только после получения доклада от командира воздушного судна, ранее занимавшего эту высоту, о ее освобождении.

80. Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир воздушного судна сообщает об этом органу ОВД (управления полетами), который, сообразуясь с воздушной обстановкой, должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав командиру воздушного судна порядок снижения и захода на посадку.

Требовать внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

XII. Полеты по воздушным трассам и местным воздушным линиям

81. Полеты по воздушным трассам и МВЛ в зависимости от уровня подготовки командира воздушного судна, типа воздушного судна, его оборудования и метеорологических условий, выполняются на заданных высотах (эшелонах) полета.

82. Разрешение и уточненные условия на вход в воздушную трассу (МВЛ) при взлете воздушного судна с аэродрома, близко расположенного от нее, командир воздушного судна должен запросить сразу после взлета.

83. Командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин до входа в воздушную трассу (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия входа у органа ОВД, осуществляющего обслуживание воздушного движения на воздушной трассе (МВЛ).

84. Командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин до выхода из воздушной трассы (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия выхода от органа ОВД (управления полетами), который будет осуществлять обслуживание (управление) полета данного воздушного судна после выхода из воздушной трассы (МВЛ).

85. Вход в воздушную трассу (МВЛ) и выход за ее пределы производятся воздушными судами в режиме горизонтального полета на высотах (эшелонах), определенных для их полета соответствующими органами ЕС ОрВД. Высота (эшелон) входа в воздушную трассу (МВЛ) должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы. После выхода из воздушной трассы (МВЛ) изменение высоты (эшелона) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы воздушной трассы (МВЛ).

86. Командир воздушного судна обязан не позднее чем за 5 мин до подхода к рубежу передачи управления установить радиосвязь с органом ОВД, который будет осуществлять обслуживание полета данного воздушного судна, доложить ему высоту (эшелон) полета, свое местонахождение, расчетное время и место выхода на рубеж передачи управления, получить разрешение на вход в район ОВД и условия полета (информацию о полете). О полученном разрешении командир воздушного судна докладывает органу ОВД, осуществляющему обслуживание полета данного воздушного

судна.

87. При пролете района аэродрома в необходимых случаях, по указанию органа ОВД, осуществляющего обслуживание воздушного движения на воздушной трассе (МВЛ), экипаж обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами) этого аэродрома, доложить высоту (эшелон), курс и расчетное время пролета аэродрома.

XIII. Правила пересечения воздушных трасс

88. Пересечение воздушной трассы, МВЛ производится воздушными судами в режиме горизонтального полета на высотах (эшелонах), назначенных соответствующим органом ЕС ОрВД. При последовательном пересечении нескольких воздушных трасс (МВЛ) орган ОВД может дать командиру воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких воздушных трасс (МВЛ).

89. Высота (эшелон) пересечения воздушной трассы (МВЛ) должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы. После пересечения воздушной трассы (МВЛ) изменение высоты (эшелона) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы воздушной трассы (МВЛ).

XIV. Полеты по маршрутам

90. Полеты по маршрутам в зависимости от метеорологических условий, типов воздушных судов и их оборудования выполняются по ПВП или ППП.

91. Маршруты полетов, как правило, не должны пересекать траектории набора высоты и снижения на аэродромах, а также директрисы стрельб и направления заходов на цель в районах полигонов.

92. Маршрут полета воздушного судна прокладывается с таким расчетом, чтобы полет выполнялся относительно других элементов структуры воздушного пространства на удалении, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

93. При пролете района аэродрома, в необходимых случаях, по указанию органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление полетом) данного воздушного судна по маршруту, экипаж обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами) этого аэродрома, доложить высоту (эшелон), курс и расчетное время пролета аэродрома.

XV. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы

94. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы осуществляются в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации и настоящими Правилами.

95. К выполнению полетных заданий в воздушном пространстве приграничной полосы без пересечения Государственной границы Российской Федерации допускаются экипажи воздушных судов после изучения ими особенностей полетов в данном районе, проверки знания этих особенностей.

96. Экипажи, выполняющие полеты в воздушном пространстве приграничной полосы, должны иметь на борту карту установленного масштаба с обозначенными на ней линией Государственной границы Российской Федерации, приграничной полосы и с

указанием ограничительных пеленгов.

97. Полеты воздушных судов, не оборудованных системой радиолокационного опознавания (кроме случаев, оговоренных в заявке на полет) и средствами связи, а также воздушных судов, не имеющих двусторонней радиосвязи с органами ОВД (управления полетами), в воздушном пространстве приграничной полосы запрещаются.

98. В воздушном пространстве приграничной полосы вынужденные отклонения от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета производятся, как правило, в сторону от Государственной границы Российской Федерации с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

99. В случае, когда вынужденное отклонение от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета может привести к нарушению Государственной границы Российской Федерации, командир воздушного судна обязан прекратить выполнение задания, принять решение о возвращении на аэродром вылета или производстве посадки на ближайшем запасном аэродроме с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

100. О непредусмотренном в заявке случае оставления воздушного судна вне аэродрома (площадки) в приграничной полосе пользователь воздушного пространства должен немедленно сообщить о местонахождении воздушного судна в соответствующие органы ЕС ОрВД, органы ВВС и ПВО.

XVI. Полеты в специальных районах

101. Полеты в специальных районах осуществляются на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации и инструкцией по использованию воздушного пространства зоны ЕС ОрВД.

102. Командир воздушного судна обязан:

проинформировать соответствующий орган ЕС ОрВД о времени начала выполнения полета, маршруте (районе) и высоте полета;

получить у соответствующего органа ЕС ОрВД непосредственно, через другие органы ОВД (управления полетами) или через воздушные суда, находящиеся в полете, необходимую аэронавигационную информацию о воздушной обстановке и минимальном давлении, приведенном к уровню моря в специальном районе. Без получения данной информации выполнение полета запрещается.

103. При планировании полета с выходом за пределы границ специального района командир воздушного судна обязан подать заявку на ИВП в соответствующий орган ЕС ОрВД и получить разрешение на его использование.

104. Вынужденный выход воздушного судна за пределы границ специального района осуществляется только с разрешения соответствующего органа ЕС ОрВД.

105. Влет воздушного судна в зону ограничения полетов, запретную или опасную зоны, при выполнении полета в специальном районе запрещается.

106. По завершении полета командир воздушного судна (пользователь воздушного пространства, организующий полеты в специальном районе) обязан сообщить об этом в соответствующий орган ЕС ОрВД.

XVII. Особенности полетов над населенными пунктами

107. Полеты воздушных судов над населенными пунктами выполняются в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

108. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать установленную высоту (эшелон) полета, командир воздушного судна обязан обойти населенный пункт, как правило, с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

109. Полеты аэростатов над населенными пунктами выполняются на высоте не менее 50 м от верхнего края препятствия.

XVIII. Полеты с палубы военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы

110. Организация полетов с палубы военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы определяется инструкцией по производству полетов с палубы военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы.

111. Выполнение взлетов и посадок воздушных судов на палубу военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы запрещается при выполнении циркуляции военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы, а также изменении их курса и (или) хода.

112. Положение военных кораблей (невоенных судов), плавучих платформ в ордере (конвое) при одновременных полетах с нескольких военных кораблей (невоенных судов) и плавучих платформ должно обеспечить выполнение взлета, посадки, маневра в зонах без предварительного эшелонирования воздушных судов по высотам.

113. При полетах ночью в интересах безопасности запрещается непредусмотренное включение прожекторов, открытых огней изменяемой и постоянной яркости и направление светового потока в сторону военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы, на которых осуществляются взлет и посадка воздушных судов.

XIX. Полеты в районах авиационных работ

114. Полеты для выполнения авиационных работ выполняются по ПВП или ППП в условиях минимумов, установленных для каждого вида работ.

115. Правила полетов по различным видам авиационных работ устанавливаются соответствующими актами видов авиации.

116. Высоты (эшелоны) полета, занятые воздушными судами, выполняющими авиационные работы в установленном районе, должны быть свободны от других воздушных судов.

117. Командир воздушного судна, выполняющего авиационные работы, имеет право изменять маршрут полета и место посадки в пределах района авиационных работ с предварительным уведомлением об этом органа ОВД (управления полетами).

118. Командиру воздушного судна выполнять полеты с нарушением норм предельной загрузки, взлетной и посадочной массы воздушного судна при выполнении авиационных работ запрещается.

XX. Полеты в зонах чрезвычайных ситуаций

119. Полеты в зонах чрезвычайных ситуаций выполняются по ПВП, ППП в условиях минимумов, установленных для каждого вида работ, воздушного судна и командира воздушного судна, в соответствии с настоящими Правилами, актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

120. Высоты (эшелоны) полета, занятые воздушными судами, выполняющими полеты по обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны быть свободными от других воздушных судов.

XXI. Полеты при поиске и спасании

121. Командир любого воздушного судна при обнаружении терпящего бедствие воздушного или надводного судна выполняет указания органа ОВД (управления полетами) и обязан, в случаях когда он в состоянии это осуществить, выполнить следующие действия:

а) вести наблюдение за судном, терпящим бедствие;

б) принять меры, которые могут облегчить определение местонахождения воздушного или надводного судна, если данные об этом у соответствующего органа ОВД (управления полетами) отсутствовали;

в) сообщить органу ОВД (управления полетами), по возможности:

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 замеченных людей;

факт покидания людьми воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

количество людей, находящихся на поверхности воды;

физическое состояние людей.

122. Командир воздушного судна, не являющегося поисково-спасательным воздушным судном, прибывший первым на место происшествия, руководит действиями всех других прибывающих позже воздушных судов до прибытия на место происшествия первого поисково-спасательного воздушного судна.

XXII. Полеты вертолетов

123. Полеты на вертолетах выполняются с аэродромов (вертодромов) или посадочных площадок.

124. На аэродромах, используемых одновременно для полетов самолетов и вертолетов, при необходимости, оборудуются площадки с отдельным стартом для вертолетов. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

125. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние

от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

а) до воздушных судов - двух диаметров несущего винта;

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

в) до препятствий над палубами военных кораблей (невоенных судов) и плавучих платформ - согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

126. Висение и перемещение вертолета на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира вертолета. Разрешается взлет и посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

127. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при метеоусловиях, соответствующих минимуму командира вертолета. О своих действиях он, по возможности, информирует орган ОВД (управления полетами), который осуществляет обслуживание (управление) полета данного вертолета.

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

129. Порядок выполнения посадки на подобранную с воздуха площадку, состояние которой неизвестно, определяется соответствующими актами видов авиации.

130. Запрещаются висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии вертикальной или горизонтальной видимости.

XXIII. Полеты гидросамолетов

131. Полеты гидросамолетов производятся с гидроаэродромов. Границы акватории гидроаэродрома устанавливаются с учетом обеспечения безопасности взлета и посадки и обозначаются ограничительными буйами и вехами, ночью - огнями. Места для руления, взлета и посадки, непосредственно прилегающие к ВПП и якорной стоянке, должны быть обозначены. При наличии приливов и отливов в акватории гидроаэродрома обозначения ставятся на малую воду.

132. Взлет и посадка гидросамолетов при скорости ветра более 5 м/с, как правило, производится против ветра, а при меньшей скорости ветра - вдоль гребня наката.

133. Взлет и посадка гидросамолета на ветровой волне производятся против ветра, а на волне зыби - вдоль фронта волны с упреждением 5-10 градусов в сторону движения волны.

134. Посадка гидросамолета в штиль при зеркальной поверхности воды производится на гидроаэродром со специально оборудованным стартом. При отсутствии на гидроаэродроме такого старта посадка разрешается гидросамолетам, оснащенным аппаратурой, обеспечивающей посадку на зеркальную поверхность.

135. Посадка на воду ночью вне гидроаэродрома может выполняться при соответствующей оснащенности места приводнения светотехническими средствами, установленными на плавательных средствах, или сбросом их с воздушного судна.

136. Взлет и посадка гидросамолетов на воду при наличии льдин или других предметов, плавающих в зоне взлета и посадки, запрещается. При выполнении задач поиска и спасания посадка гидросамолетов в указанных условиях производится в

подветренной части развода.

XXIV. Полеты пилотируемых аэростатов

137. Полеты пилотируемых аэростатов осуществляются по ПВП, ППП в выделенном воздушном пространстве, свободном от полетов других воздушных судов.

138. Маршрут свободного полета пилотируемого аэростата указывается по осевой линии сектора планируемого направления полета, рассчитанного исходя из прогнозируемых метеорологических условий.

139. Групповой пилотируемый полет тепловые аэростаты могут выполнять в связке. При этом посадка производится группой без расцепки или отдельно с предварительным роспуском в полете.

140. Допускается вход пилотируемого аэростата в слоистую облачность нижнего яруса с последующим выполнением полета над верхней кромкой облаков нижнего яруса.

XXV. Полеты сверхлегких летательных аппаратов

141. Полеты СЛА в районах аэродромов, постоянных и временных площадок СЛА, дельтадромов (парадромов), а также подобранных на период полетов площадках, естественных склонах выполняются в соответствии с инструкциями по производству полетов в данных районах, утверждаемыми руководителем организации, организующей полеты, или командиром воздушного судна, выполняющим полеты, по согласованию с соответствующим военным сектором органа ЕС ОрВД.

142. Сведения о постоянных площадках СЛА, дельтадромах (парадромах) указываются в инструкции по использованию воздушного пространства зоны ЕС ОрВД.

143. Полеты СЛА в зависимости от их цели, задания, а также установленного оборудования могут выполняться с радиосвязью или без радиосвязи. При выполнении полетов СЛА управление воздушными судами с земли осуществляется знаками и сигналами в соответствии с курсами подготовки летного состава по классам СЛА и согласно приложениям N 3, 5.

XXVI. Полеты на буксировку

144. Правила буксировки воздушным судном другого воздушного судна или какого-либо груза устанавливаются соответствующими актами видов авиации.

XXVII. Полеты на сверхзвуковых скоростях

145. Полет воздушного судна на сверхзвуковой скорости разрешается на эшелоне не менее 11 100 м, а на меньших высотах (эшелонах) - в специальных зонах.

146. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и другим воздушным судном должен быть 1 000 м вне зависимости от скорости полета последнего.

147. При выполнении боевых задач по охране и обороне Государственной границы и территории Российской Федерации указанные ограничения не применяются.

XXVIII. Требования к безопасности полетов воздушных судов при выполнении демонстрационных полетов

148. Демонстрационные полеты выполняются в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации и настоящими Правилами.

149. Демонстрационные полеты выполняются по ПВП на высотах, установленных программой (планом).

150. При выполнении демонстрационных полетов пилотаж (проходы) необходимо выполнять в пределах пилотажной зоны строго по ее оси, не уклоняясь в сторону зрителей ближе ограничительной линии 200 м.

151. Одновременные полеты в зоне пилотажа нескольких воздушных судов (групп) допускаются при условии эшелонирования их по высоте на интервалы, обеспечивающие безопасность полетов. На одной высоте должно находиться одно воздушное судно или группа воздушных судов под единым управлением.

152. При выполнении демонстрационных полетов запрещается:

на многодвигательных воздушных судах преднамеренная остановка одного или нескольких двигателей;

полеты на сверхзвуковой скорости;

находиться на борту воздушного судна лицам не являющимся членами экипажа;

полет над зоной, отведенной для зрителей.

XXIX. Групповые полеты

153. Групповым считается полет, выполняемый на установленных единым планом полета интервалах и дистанциях между воздушными судами, при которых им не требуется по отношению друг к другу соблюдать установленные Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации нормы вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

154. В групповом полете один из командиров воздушных судов является старшим по отношению к другим. Он отвечает за соблюдение всеми воздушными судами группы плана полета, ведет радиообмен с органами ОВД (управления полетами) от момента сбора группы после взлета и до ее роспуска перед посадкой.

155. Переход от одиночного полета к групповому, если это не предусмотрено планом полета, запрещается.

XXX. Дозаправка топливом в полете

156. Дозаправка топливом в полете выполняется днем и ночью в соответствии с актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

157. Дозаправка топливом в полете в условиях умеренной и сильной турбулентности запрещается.

XXXI. Полеты в условиях обледенения

158. Полеты в условиях обледенения с неисправной или невключенной противообледенительной системой запрещаются.

159. При обнаружении обледенения в полете командир воздушного судна обязан доложить соответствующему органу ОВД (управления полетами) об интенсивности обледенения, принятых мерах и высоте (эшелоне) полета.

160. В случаях, когда обледенение угрожает безопасности полета, командир воздушного судна обязан принять все возможные меры для немедленного выхода из опасной зоны с докладом соответствующему органу ОВД (управления полетами), который обязан с учетом воздушной обстановки обеспечить экипажу воздушного судна необходимые условия полета.

161. Полеты пилотируемых аэростатов в условиях обледенения запрещаются. При появлении признаков обледенения экипаж пилотируемого аэростата обязан выполнить посадку с подбором площадки.

XXXII. Полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

162. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир воздушного судна обязан оценить возможность продолжения полета и принять решение на обход зоны грозовой деятельности и ливневых осадков, согласовав свои действия с органом ОВД (управления полетами).

Воздушным судам запрещается преднамеренно входить в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки, за исключением полетов по специальным заданиям.

163. Полеты по правилам ППП в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков без наличия бортовых РЛС или при отсутствии наземного радиолокационного контроля запрещаются.

При обнаружении в полете кучево-дождевых (грозовых) и мощно-кучевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы отметки облака на экране РЛС. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами отметок облаков на экране РЛС не менее 50 км.

164. При полетах по ПВП обход кучево-дождевых (грозовых) и мощно-кучевых облаков на заданной высоте (эшелоне) осуществляется на безопасном удалении, исключающем попадание воздушного судна в кучево-дождевые (грозовые) и мощно-кучевые облака.

165. Полеты над кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками могут выполняться на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет воздушного судна над верхней границей облаков с превышением не менее 500 м.

166. Полеты под кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками при крайней необходимости могут выполняться только днем над равнинной местностью по ПВП без входа в зону ливневых осадков. При этом высота (эшелон) полета воздушного судна должна быть не менее безопасной высоты (эшелона) полета, а принижение воздушного судна от нижней границы облаков - не менее 200 м.

167. При невозможности обойти кучево-дождевую (грозовую) и мощно-кучевую облачность командир воздушного судна, по согласованию с органом ОВД (управления полетами), обязан прекратить выполнение полетного задания и следовать на

запасной аэродром.

168. В случае непреднамеренного попадания воздушного судна в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир воздушного судна обязан принять меры к немедленному выходу из них.

169. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях грозовой деятельности и ливневых осадков запрещаются.

XXXIII. Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

170. В случае попадания в сильную болтанку командир воздушного судна обязан доложить об этом соответствующему органу ОВД (управления полетами) и принять меры к выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности - произвести посадку на запасном аэродроме.

171. При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир воздушного судна имеет право изменить высоту (эшелон) полета, действуя в соответствии с пунктом 44 настоящих Правил.

172. Вертикальные вихри (смерчи), обнаруживаемые визуально, необходимо обходить на безопасном удалении, исключающем попадание воздушного судна в них. Проходить над вертикальными вихрями (смерчами) запрещается.

173. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях повышенной турбулентности воздуха (болтанки) запрещаются. При возникновении болтанки экипажи пилотируемых аэростатов, СЛА обязаны произвести посадку на ближайшую пригодную для этого площадку или аэродром.

XXXIV. Полеты в условиях повышенной электрической активности атмосферы

174. При появлении признаков повышенной электрической активности атмосферы командир воздушного судна действует в соответствии с актами видов авиации, руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа с докладом об этом органу ОВД (управления полетами).

175. При возникновении угрозы безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командир воздушного судна имеет право действовать в соответствии с пунктом 44 настоящих Правил.

XXXV. Полеты в условиях пыльной бури

176. При встрече с пыльной бурей командир воздушного судна обязан доложить об этом органу ОВД (управления полетами), обойти ее или пройти над ней.

177. В случае попадания в пыльную бурю командир воздушного судна, выполняющий полет по ПВП, обязан перейти на полет по ППП или выйти из пыльной бури, доложив об этом и об условиях полета, соответствующему органу ОВД (управления полетами).

178. Полеты на малых и предельно малых высотах через зоны пыльной бури запрещаются.

179. Посадка в условиях пыльной бури запрещается. Командиру вертолета в этих случаях разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха, вне

зоны пыльной бури.

180. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях пыльной бури запрещаются.

XXXVI. Полеты в условиях горной местности

181. Полеты в условиях горной местности и на горных аэродромах выполняются в соответствии с настоящими Правилами и актами видов авиации.

182. При пересечении горного хребта командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков.

183. Выполнение полета по ПВП в ущельях и горных долинах разрешается при условии, что наличие препятствий не потребует от экипажа воздушного судна выполнения маневра с большими значениями крена и тангажа, увеличения тяги двигателя (двигателей) до номинальной.

184. В случае, если после взлета невозможно выполнить набор безопасной высоты (эшелона) полета до установленного рубежа, набор высоты производится над аэродромом по установленной схеме.

185. При полете по ППП снижение воздушного судна ниже нижнего (безопасного) эшелона разрешается выполнять только после пролета установленного рубежа начала снижения при знании экипажем воздушного судна точного его местонахождения.

186. При отсутствии непрерывного радиолокационного (технического) контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение воздушного судна ниже нижнего (безопасного) эшелона с последующим заходом на посадку по установленной схеме разрешается выполнять только после выхода воздушного судна на РТС аэродрома и определения его местонахождения.

XXXVII. Полеты над безориентирной местностью и пустыней

187. При полетах над безориентирной местностью и пустыней экипаж воздушного судна должен учитывать особенности физико-географических, навигационных и метеорологических условий.

188. Экипаж воздушного судна обязан знать расположение характерных ориентиров, высохших озер и русел рек, пригодных для вынужденной посадки.

XXXVIII. Полеты над водной поверхностью

190. При полетах над акваторией морей (океанов), других крупных водоемов экипаж воздушного судна обязан знать береговую черту, расположение и режим работы береговых и островных свето- и радиомаяков, порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, правила приведения с парашютом (при их наличии) и вынужденной посадки воздушного судна на воду, а также правила пользования бортовыми индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами.

191. Порядок обеспечения экипажей и пассажиров воздушных судов индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами определяется

соответствующими актами видов авиации.

192. На аэродромах, где посадка воздушных судов производится со стороны моря или взлет выполняется в сторону моря, выделяются поисковые и спасательные силы и средства (катера, спасательные команды и т.п.), которые во время полетов должны находиться в готовности к немедленному проведению спасательных работ.

193. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта.

194. Полеты пилотируемых аэростатов над водной поверхностью выполняются при наличии катера (судна) сопровождения и (или) обеспечения экипажа аэростата индивидуальными спасательными плавсредствами.

195. Полеты воздушных судов в охранных зонах на высотах ниже 2 000 м над береговыми лежбищами морского зверя запрещаются.

XXXIX. Полеты в полярных районах

196. При полетах в полярных районах экипаж воздушного судна обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим и особенности работы средств связи и РТО полетов, а также дальность их действия.

197. К выполнению полетных заданий в полярных районах допускаются только специально подготовленные экипажи.

198. Полеты в полярных районах должны выполняться на воздушных судах, оснащенных специальным оборудованием для выполнения таких полетов.

199. При выполнении полетов в полярных районах командир воздушного судна независимо от запроса органа ОВД (управления полетами) обязан каждые 30 мин. сообщать ему свое местонахождение.

200. При выполнении авиационных работ на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в полярных районах полеты воздушных судов выполняются только в паре.

201. Для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление полос указывается от истинного меридиана.

202. Подбор площадок с воздуха для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды производится днем при метеоусловиях:

видимость - не менее 10 км;

высота нижней границы облаков - не менее 300 м;

облачность - не более 5 баллов;

прямое солнечное освещение.

203. Минимумы для авиационных работ, выполняемых в полярных районах, устанавливаются соответствующими актами видов авиации.

204. Полеты в полярных районах выполняются без нанесения ущерба их фауне и флоре.

XI. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

205. Перед принятием решения на вылет командир воздушного судна обязан учитывать информацию органа ОВД (управления полетами) об орнитологической обстановке в районе аэродрома и на маршруте полета.

206. Перед выполнением взлета, получив информацию от органа ОВД (управления полетами) об усложнении орнитологической обстановки, командир воздушного судна обязан оценить возможность выполнения полета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

207. В случае обнаружения на траектории полета воздушного судна птиц, экипаж должен обходить их стороной или пролетать над ними.

208. При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органа ОВД (управления полетами) о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц, экипажу необходимо:

повысить осмотрительность;

включить (выпустить) фары;

повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

при необходимости уйти на второй круг.

XLI. Полеты на малых и предельно малых высотах

209. Полеты на малых и предельно малых высотах могут выполняться по ПВП, ППП.

210. При полете на малых и предельно малых высотах по ПВП в случае попадания в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП, доложить органу ОВД (управления полетами) и занять безопасную высоту полета или нижний (безопасный) эшелон полета.

211. При наборе высоты с предельно малой высоты до заданной высоты (эшелона) полета перевод шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление осуществляется на высоте перехода района аэродрома (аэроузла), района ЕС ОрВД.

XLII. Полеты в стратосфере

212. При полетах в стратосфере экипаж воздушного судна обязан знать особенности пилотирования и навигации в стратосфере.

Правила и порядок выполнения полетов в стратосфере определяются соответствующими актами видов авиации, а также руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

XLIII. Правила полетов воздушных судов при возникновении угрозы безопасности полета, в том числе связанной с актом незаконного вмешательства на борту воздушного судна

213. Экипаж воздушного судна, терпящего бедствие, имеет право пользоваться любыми имеющимися в его распоряжении средствами для привлечения внимания, извещения о своем местонахождении и получения помощи. Командир воздушного судна передает сигналы и сообщения о бедствии согласно приложению N 6 к настоящим Правилам.

214. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание воздушного судна, если экипаж

и пассажиры обеспечены индивидуальными средствами спасения.

215. Командир оставляет воздушное судно последним, если иной порядок не определен руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

216. В воздушном пространстве Российской Федерации все воздушные суда обеспечиваются аварийным оповещением.

217. Экипаж воздушного судна, при акте незаконного вмешательства на его борту, обязан любыми способами попытаться уведомить орган ОВД (управления полетами) об этом, а также о любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами. Если воздушное судно оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то установить на ответчике режим "А" и код 7500.

218. При получении от экипажа воздушного судна сигнала "Бедствие" и (или) "ССО" все органы ОВД (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие.

XLIV. Попадание в метеоусловия, к полетам в которых экипаж воздушного судна не подготовлен

219. При попадании в метеоусловия, к полетам в которых экипаж не подготовлен, командир воздушного судна обязан доложить об этом органу ОВД (управления полетами), принять все возможные меры к выходу из них и в зависимости от обстановки продолжить или прекратить выполнение задания.

220. Если при снижении на посадочной прямой экипажем не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение воздушного судна в пространстве относительно заданной траектории полета не обеспечивает безопасной посадки, командир воздушного судна по достижении ВПР обязан прекратить дальнейшее снижение и перевести воздушное судно в набор высоты.

221. В случае, когда к моменту прибытия воздушного судна погода в районе аэродрома оказалась ниже установленного минимума для выполнения посадки и нет возможности по запасу топлива и состоянию авиационной техники произвести посадку на запасном аэродроме или использовать спасательные средства, руководитель полетов (диспетчер) данного аэродрома обязан принять все возможные меры для обеспечения посадки воздушного судна. Решение на выполнение посадки принимает командир воздушного судна.

XLV. Потеря ориентировки

222. Ориентировка считается полностью потерянной, если в результате принятых мер не определено местонахождение воздушного судна.

Ориентировка считается временно потерянной, если в результате принятых мер определено местонахождение воздушного судна.

223. При потере ориентировки командир воздушного судна обязан:

- а) включить сигнал "Бедствие";
- б) передать по радио сигнал "Полнос";
- в) доложить органу ОВД (управления полетами) об остатке топлива и условиях полета;
- г) с разрешения органа ОВД (управления полетами) занять наивыгоднейшую

высоту для обнаружения воздушного судна наземными радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;

д) применить наиболее эффективный в данных условиях (рекомендованный для данного района полетов) способ восстановления ориентировки, согласуя свои действия с органом ОВД (управления полетами);

е) в случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива и до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

224. При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелоны) полета запрещается.

225. При потере ориентировки вблизи Государственной границы Российской Федерации командир воздушного судна должен немедленно взять курс от Государственной границы вглубь территории Российской Федерации.

В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.

226. Для вывода воздушного судна на аэродром посадки может использоваться самолет-лидер.

227. Экипаж пилотируемого аэростата, если не удалось в течение одного часа восстановить потерянную ориентировку, обязан произвести посадку у ближайшего населенного пункта.

Экипаж пилотируемого аэростата при потере ориентировки в приграничной полосе, а также при возможности входа в запретную зону обязан произвести посадку немедленно.

XLVI. Вынужденная посадка вне аэродрома

228. В случае крайней необходимости при невозможности продолжения полета командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, он обязан по возможности сообщить органу ОВД (управления полетами) о предполагаемых месте и времени посадки.

О предстоящей вынужденной посадке вне аэродрома командир воздушного судна предупреждает всех членов экипажа и информирует пассажиров.

229. В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям службы поиска и спасения.

230. Вылет с места вынужденной посадки после устранения неисправностей на воздушном судне осуществляется с разрешения соответствующего органа ЕС ОрВД, а при отсутствии с ним связи и в случаях, не терпящих отлагательства по причинам безопасности, - по решению командира воздушного судна.

231. Вынужденная посадка гидросамолета в море производится как можно ближе к берегу или кораблю (судну).

Вынужденная посадка гидросамолета в море ночью, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, производится, если возможно, по лунной дорожке с применением бортового светотехнического оборудования. Для обнаружения гидросамолета, совершившего вынужденную посадку в море ночью, аэронавигационные и проблесковые огни после посадки остаются включенными.

XLVII. Отказ систем (агрегатов) воздушного судна, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке

232. При отказе систем (агрегатов) воздушного судна, вызывающих необходимость изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке, командир воздушного судна обязан:

а) при полете по ПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;

б) при полете по ППП по возможности перейти на полет по ПВП, а когда нет уверенности в безопасности такого перехода, но имеется техническая возможность продолжения полета, необходимо следовать в район, где возможен переход на полет по ПВП, или следовать указаниям органа ОВД (управления полетами).

XLVIII. Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

233. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин. при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или орган ОВД (управления полетами) не отвечает.

234. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал "Бедствие" и, используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121,5 МГц.

235. При потере радиосвязи экипаж воздушного судна во всех случаях обязан продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях, условиях полета, используя для приема команд все имеющиеся на воздушном судне радиосредства.

236. При потере радиосвязи непосредственно после взлета командир воздушного судна обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета.

237. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса воздушного судна превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир воздушного судна имеет право:

а) следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД (управления полетами);

б) следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД (управления полетами) или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

238. При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) командир воздушного судна имеет право произвести посадку на аэродроме вылета по установленной схеме снижения и захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме вылета командир воздушного судна принимает решение о следовании на аэродром назначения или на запасной аэродром в соответствии с пунктом 237 настоящих Правил.

239. При потере радиосвязи после набора заданного органом ОВД (управления полетами) эшелона (высоты), полет на аэродром назначения или на расположенный по

пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром вылета - на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на аэродром вылета необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

240. При потере радиосвязи на этапе снижения командир воздушного судна обязан занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме. При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах 4200 (4500) или 7200 (7500) в зависимости от направления полета.

241. В случае, когда радиосвязь была потеряна при выполнении полета на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполняется на установленной ранее органом ОВД (управления полетами) высоте.

242. Возвращение на аэродром вылета необходимо выполнять по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи, за исключением случаев, когда вход в район аэродрома (аэроузла) осуществляется по коридорам, не совпадающим с коридорами выхода. В этом случае экипаж воздушного судна должен выполнять полет в соответствии с документами аэронавигационной информации.

243. Снижение и заход на посадку на основном или запасном аэродроме при потере радиосвязи командир воздушного судна обязан производить в соответствии с данными, указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осматриваемости. При отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации для запасного аэродрома, снижение для захода на посадку разрешается производить от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома.

244. Если радиосвязь потеряна при полете по ПВП под облаками, командир воздушного судна по возможности не должен входить в облака.

245. При полете без радиосвязи ночью местонахождение воздушного судна экипаж должен, по возможности, обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.

246. Полет пилотируемого аэростата при неустойчивой радиосвязи в течение одного часа и невозможности ее восстановления должен быть прекращен с выполнением посадки на выбранную площадку.

XLIX. Отказ радиолокационных средств в районе ОВД, радиотехнических средств на аэродроме посадки

247. При получении сообщения от органа ОВД (управления полетами) об отказе радиолокационных средств в районе ОВД командир воздушного судна, выполняющий полет в данном районе, обязан:

а) при полете по ППП - продолжать полет, соблюдая заданные высоту (эшелон) и скорость;

б) при полете по ПВП - усилить осматриваемость;

в) следить за воздушной обстановкой по радиообмену воздушных судов и органа ОВД (управления полетами).

248. При отказе средств РТО посадки на аэродроме и невозможности по метеорологическим условиям визуальной посадки командир воздушного судна обязан

уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку) и следовать на запасной аэродром. При невозможности ухода на запасной аэродром по причине недостатка топлива или неисправности авиационной техники командир воздушного судна действует в соответствии с актами видов авиации.

Л. Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров)

249. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении выполнения задания. Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира воздушного судна выполняет другой член экипажа.

250. Порядок действий экипажа воздушного судна при внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении командира воздушного судна, когда он не может продолжать выполнение своих функциональных обязанностей, определяется соответствующими актами видов авиации.

251. Порядок действий экипажей и органов ОВД (управления полетами) при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящих Правилах определяется соответствующими актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

ЛЛ. Правила действий воздушного судна-перехватчика и воздушного судна-нарушителя

252. К воздушным судам-нарушителям относятся воздушные суда, допустившие нарушение использования воздушного пространства Российской Федерации в соответствии с перечнем нарушений, указанных в пункте 76 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

253. При нарушении использования воздушного пространства Российской Федерации командиру воздушного судна-нарушителя необходимо:

а) немедленно выполнить указания перехватчика, подтверждая принятие сигналов-команд соответствующими сигналами-ответами согласно приложению N 7 к настоящим Правилам;

б) оповестить о перехвате орган ОВД (управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного воздушного судна;

в) попытаться установить радиосвязь с перехватчиком или соответствующим органом ВВС и ПВО, осуществляющим управление перехватом, передачей общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, и если связь не установлена, дублировать свой вызов на частоте 243 МГц, сообщая свой бортовой номер (позывной), местонахождение воздушного судна, а также характер полета;

г) если воздушное судно оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то при отсутствии других указаний органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного воздушного судна, установить на ответчике режим "А" и код 7700.

254. Если невозможно установить связь с перехватчиком на общепонятном языке, необходимо предпринять попытку передать основную информацию и подтвердить принятие указаний путем использования следующих фраз на английском языке:

Вас понял, выполняю (WILCO);
выполнить не могу (CAN NOT);
повторите Ваше указание (REPEAT);
потерял ориентировку (AM LOST);
терплю бедствие (MAYDAY);
захвачен (HIJACK);
требую совершить посадку (LAND);
требую снизиться (DESCEND).

255. Во время выполнения перехвата воздушного судна-нарушителя орган ВВС и ПВО, осуществляющий управление перехватом, и экипаж воздушного судна-перехватчика должны предпринять попытку установить двустороннюю радиосвязь на общепонятном языке с экипажем перехватываемого воздушного судна на аварийной частоте 121,5 МГц.

256. Если радиосвязь на общепонятном языке установить невозможно, экипаж перехватчика использует следующие фразы на английском языке:

следуйте за мной (FOLLOW);
снижайтесь для выполнения посадки (DESCEND);
садитесь на этот аэродром (YOU LAND);
следуйте своим курсом (PROCEED).

257. Если указания, полученные по радио из каких-либо источников, противоречат сигналам-командам, передаваемым экипажем перехватчика визуально, экипаж перехватываемого воздушного судна должен немедленно запросить разъяснения, продолжая одновременно выполнять сигналы-команды перехватчика.

258. Если указания, полученные экипажем перехватываемого воздушного судна по радио из каких-либо источников, противоречат указаниям, передаваемым экипажем перехватчика по радио, экипаж перехватываемого воздушного судна должен немедленно запросить разъяснения, в то же время продолжая выполнять указания, передаваемые по радио экипажем перехватчика.

259. Конечными целями перехвата воздушного судна-нарушителя могут быть:

- а) опознавание воздушного судна;
- б) оказание помощи экипажу воздушного судна в выходе на линию заданного пути;
- в) вывод воздушного судна за пределы воздушного пространства Российской Федерации;
- г) направление воздушного судна в сторону от Государственной границы, запретной зоны или зоны ограничения полетов;
- д) принуждение к посадке на аэродром (или площадку), пригодный для безопасной посадки воздушного судна данного типа.

260. Осуществлять учебные перехваты гражданских воздушных судов, а также других воздушных судов, не предусмотренных для этих целей в задании на полет, запрещается.

II. Общие правила радиосвязи между экипажем воздушного судна и органом ОВД (управления полетами)

261. Органам ОВД (управления полетами) запрещается запрашивать по радио экипажи государственных и экспериментальных воздушных судов, а также экипажи гражданских воздушных судов, выполняющих литерные полеты, а экипажам - сообщать открытым текстом о маршруте и цели полета, аэродромах вылета и посадки, фамилии,

должности, воинские звания членов экипажа и пассажиров, типы и количество воздушных судов в группе.

262. Органам ОВД (управления полетами) запрещается передавать на борт воздушного судна какие-либо сообщения во время взлета, на конечном этапе захода на посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, обусловленных соображениями безопасности.

263. Командиру воздушного судна изменять во время полета свой позывной запрещается. Когда существует вероятность возникновения недоразумения вследствие использования аналогичных позывных, орган ОВД (управления полетами) может дать указание командиру воздушного судна временно изменить свой позывной.

264. Командир воздушного судна терпящего бедствие, имеет право вводить режим молчания для всех наземных и бортовых связанных радиостанций, работающих на частоте его радиообмена с органом ОВД (управления полетами).

265. Экипажи воздушных судов обязаны воздерживаться от ведения радиообмена на частоте, на которой ведет радиообмен экипаж воздушного судна, терпящего бедствие.

266. Экипаж воздушного судна обязан информировать соответствующий орган ОВД (управления полетами) о необходимости перехода с одной частоты на другую.

Единая методика
расчета высот (эшелонов) полета воздушного судна

1. Расчет безопасной высоты круга полетов над аэродромом:

$$H_{\text{Вкр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t,$$

- где: $H_{\text{ист}}$ – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) (100 м – при полетах по ПВП и 200 м – при полетах по ППП);
- $\Delta H_{\text{рел}}$ – значение превышения наивысшей точки рельефа местности над низшим порогом ВПП в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу);
- $\Delta H_{\text{преп}}$ – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу, округляемое до 10 м в сторону увеличения);
- ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле:

$$\Delta H_t = \frac{t - 15}{300} H_{\text{испр}},$$

где: $H_{\text{испр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}},$

t_0 – температура воздуха на аэродроме.

При установлении высоты полета по кругу расчет ΔH_t должен выполняться по минимальной температуре воздуха на аэродроме, отмеченной за период многолетних наблюдений.

2. Расчет безопасной высоты полета (высоты перехода) в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (районе аэроузла):

$$H_{\text{Б (перех)р - на аэр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t,$$

- где: $H_{\text{ист}}$ – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (300 м);
- $\Delta H_{\text{рел}}$ – значение превышения наивысшей точки рельефа местности над низшим порогом ВПП в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;
- $\Delta H_{\text{преп}}$ – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в районе аэродрома в радиусе не

ДельтаН_t – более 50 км, округляемое до 10 м в сторону увеличения;
– значение методической температурной поправки
высотомера, которое учитывается при расчете на
навигационной линейке или определяется по формуле
согласно пункту 1 настоящей Методики. При установлении
безопасной высоты полета в районе аэродрома расчет
ДельтаН_t выполняется по минимальной температуре
воздуха на аэродроме, отмеченной за многолетний период
наблюдений.

Безопасная высота полета в районе аэроузла устанавливается по наибольшему значению безопасной высоты полета в районах аэродромов, входящих в аэроузел.

Высота перехода в районе аэродрома устанавливается не ниже безопасной высоты полета в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА, а в районе аэроузла – не ниже безопасной высоты полета района аэроузла.

3. Расчет безопасной высоты полета ниже нижнего (безопасного) эшелона:

$$N_{\text{Бниж. (без) эш}} = N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \Delta N_{\text{преп}} - \Delta N_t$$

где: N_{ист} – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) при полетах ниже нижнего эшелона по ПВП, ППП (100 м, 200 м, 300 м, 600 м в соответствии с пунктом 16 настоящих Правил);

N_{рел} – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах их ширины при полетах по ПВП, а при полетах по ППП – в полосе шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута или МВЛ);

ДельтаН_{преп} – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах полосы учета N_{рел};

ДельтаН_t – значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики, при условии, что t₀ – температура воздуха у земли в точке минимального давления, а N_{испр} = N_{ист} + ДельтаН_{рел} + ДельтаН_{преп}.

4. Расчет нижнего (безопасного) эшелона полета:

$$N_{\text{ниж. (без) эш}} \geq N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \Delta N_{\text{преп}} + (760 - P_{\text{мин. прив}}) \times 11 - \Delta N_t$$

где: N_{ист} – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) (600 м);

N_{рел} – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря в пределах: ширины маршрута (участка маршрута), ВТ при полете по ПВП; полосы шириной 50 км (по 25 км от оси маршрута, ВТ) при полете по ППП;

ДельтаН_{преп} – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой

Рельефа местности в пределах полосы учета $H_{\text{рел}}$;
 $P_{\text{мин. прив}}$ – значение минимального атмосферного давления по маршруту (участку маршрута), ВТ за пределами района аэродрома (аэроузла), приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барометрической тенденции;
 ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики, при условии, что t_0 – температура воздуха у земли в наивысшей точке рельефа местности, а $H_{\text{испр}} = H_{\text{ист}} + H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} + (760 - P_{\text{мин. прив}}) \times 1$.

5. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) района аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (района аэроузла):

$H_{\text{ниж. (без) эш. (эш. перех) р-на аэр}} \geq H_{\text{перех. р-на аэр.}} + 300 + H_{\text{рел}}$;

где: $H_{\text{перех. р-на аэр.}}$ – значение высоты перехода в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;
 300 – установленное минимальное значение величины переходного слоя;

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление аэродрома, приведенное к уровню моря, равняется стандартному.

При значении давления аэродрома, приведенного к уровню моря меньше стандартного на величину не более чем 27 мм ртутного столба в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более чем 27 мм ртутного столба – очередной верхний эшелон и т.д.

Нижний (безопасный) эшелон (эшелон перехода) района аэроузла устанавливается не ниже наибольшего значения нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) районов аэродромов, входящих в аэроузел.

6. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) в районе ЕС ОрВД:

$H_{\text{ниж. (без) эш. (эш. перех) р-на ЕС ОрВД}} = H_{\text{перех. р-на ЕС ОрВД}} + 600$,

где: $H_{\text{перех. р-на ЕС ОрВД}}$ – значение высоты перехода в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);
 600 – установленное значение, состоящее из установленной величины переходного слоя (300 м) и минимального интервала вертикального эшелонирования (300 м);

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), приведенное к уровню моря, равняется стандартному.

При значении давления в районе ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), приведенного к уровню моря меньше

стандартного давления на величину не более чем 27 мм ртутного столба в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более чем 27 мм ртутного столба – очередной верхний эшелон и т.д.

7. Расчет высоты перехода района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД):

$$H_{\text{перех. р-на ЕСОрВД (уч-ка ЕСОрВД)}} = H_{\text{ист}} + H_{\text{рел}} + H_{\text{преп}} - \Delta H_t,$$

где: $H_{\text{ист}}$ – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД) (600 м);

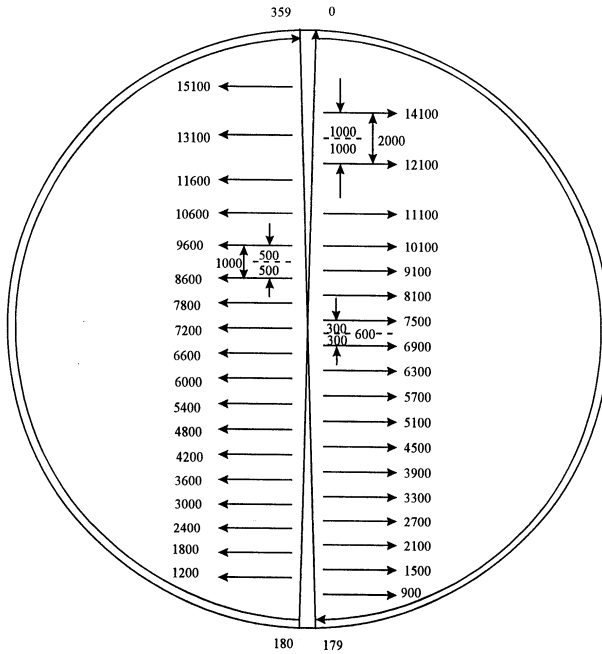
$H_{\text{рел}}$ – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);

$\Delta H_{\text{преп}}$ – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);

ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики при условии, что t_0 – минимальная температура воздуха у земли в наивысшей точке рельефа местности в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), отмеченная за период многолетних наблюдений, а

$$H_{\text{испр}} = H_{\text{ист}} + H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}}$$

СХЕМА
вертикального эшелонирования воздушных судов
в воздушном пространстве Российской Федерации



Сигналы для аэродромного движения

**I. Световые сигналы и сигналы, передаваемые органом ОВД
(управления полетами) с помощью сигнальных ракет**

Цвет огней	Для воздушных судов в полете	Для воздушных судов на земле
Зеленый постоянного свечения	Посадка разрешена	Взлет разрешен
Красный постоянного свечения	Уступите дорогу другим воздушным судам и продолжайте полет по кругу	Стоп
Серия зеленых вспышек	Вернитесь для посадки	Руление разрешено
Серия красных вспышек	Аэродром непригоден, посадка не разрешается	Руление в обход используемой посадочной полосы
Серия белых вспышек	Выполняйте посадку на этом аэродроме и следуйте к перрону (разрешение на посадку и руление будет дано позже)	Возвращайтесь к месту старта на аэродроме
Красная ракета	Независимо от любых предыдущих указаний, посадка в настоящее время запрещается	

II. Подтверждение принятия сигналов экипажем воздушного судна

В полете:

а) днем - покачиванием крыльев (этот сигнал не подается на участке между третьим и четвертым разворотами и на посадочной прямой);

б) ночью - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

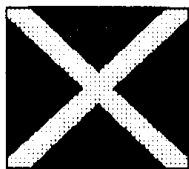
На земле:

а) днем - движением элеронов или руля направления;

б) ночью - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

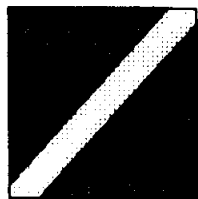
III. Наземные визуальные сигналы

Запрещение посадки:



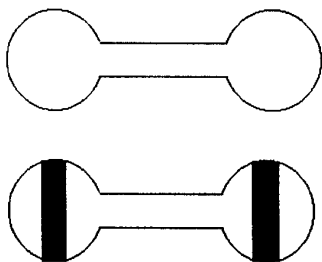
Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями означает, что посадка запрещена и что это запрещение может быть продлено.

Необходимость соблюдения особой осторожности при заходе на посадку или посадке:



Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади маневрирования, или по какой-либо другой причине необходимо соблюдать особую осторожность при заходе на посадку или посадке.

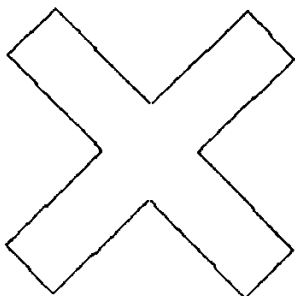
Использование взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек:



Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета выкладываемый на сигнальной площадке означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.

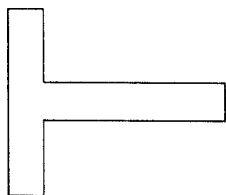
Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета с вертикальной полосой, проведенной в каждой круглой части знака, означает, что воздушным судам следует выполнять посадку и взлет только на ВПП, а выполнение других маневров не ограничивается только пределами ВПП и РД.

Движение воздушных судов по ВПП и РД закрыто:



Горизонтальные знаки в виде крестов одного контрастного цвета, желтого или белого, выкладываемые на ВПП и РД или их частях, обозначают зону, запрещенную для движения воздушных судов.

Направление посадки и взлета:

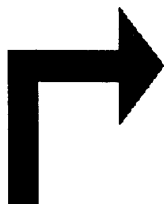


Горизонтальное белое или оранжевое посадочное "Т" указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые выполняются параллельно продольной части буквы "Т" и в сторону ее поперечной части. При использовании посадочного "Т" в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.



Сочетание из двух цифр, выкладываемых вертикально на КДП или около него, указывает воздушному судну, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10 град. магнитного компаса.

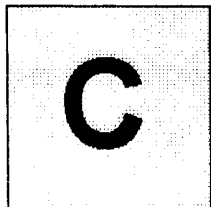
Правый круг полетов:



Знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо, означает, что перед посадкой и после взлета воздушное судно должно выполнять развороты

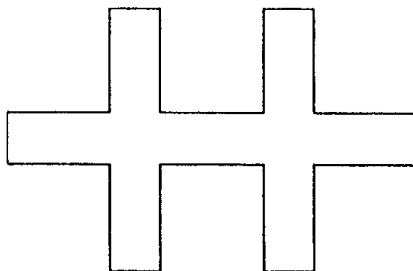
вправо.

Орган ОВД (управления полетами):



Вертикально расположенная на желтом фоне черная буква "С" обозначает местонахождение органа ОВД (управления полетами).

Выполняются полеты планеров:

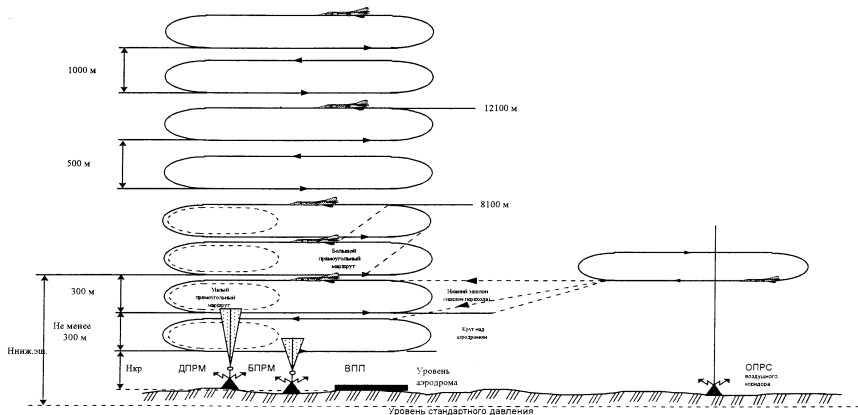


Знак в виде двойного креста белого цвета означает, что аэродром используется для полетов планеров, и что такие полеты выполняются в настоящее время.

Примечание: Наземные визуальные сигналы выкладываются на сигнальной площадке, которая представляет собой ровную горизонтальную поверхность в форме квадрата со стороной не менее 9 м. Сигнальную площадку следует располагать таким образом, чтобы с высоты 300 м она была видна со всех направлений под углом более 10 град. над горизонтом. Цвет сигнальной площадки должен контрастировать с цветом используемых сигнальных знаков и она должна быть обведена белой полосой шириной не менее 0,3 м.

Приложение N 4 к Правилам (п. 78)

СХЕМА
полета воздушных судов в зонах ожидания



Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле

I. Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру воздушного судна

"Рулите согласно подаваемым сигналам"

Покачивание вправо и влево поднятой вверх правой рукой. Левая рука опущена вниз.

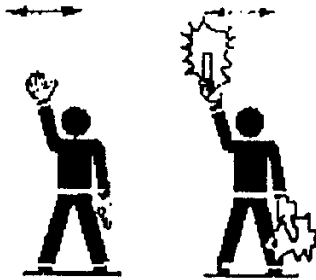


Рис. 1

"Рулите прямо на меня"

Руки подняты над головой ладонями внутрь.

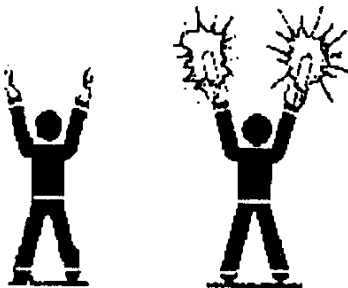


Рис 2.

"Рулите к следующему сигнальщику"

Одна рука опущена, другая движется поперек туловища, указывая направление, где находится следующий сигнальщик.

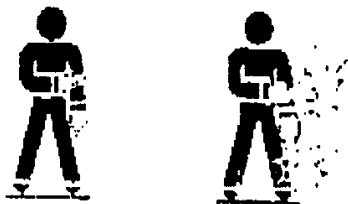


Рис 3.

"Рулите вперед"

Руки подняты и слегка разведены в стороны, ладонями обращены назад. В этом положении руками выполняются повторяющиеся движения вверх и назад с сохранением положения локтей на уровне плеч.

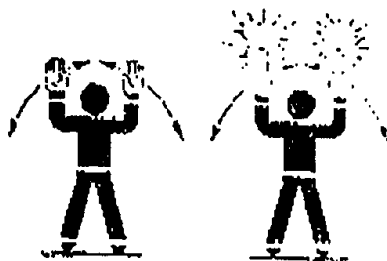


Рис 4.

"Разворачивайтесь влево"

Правая рука опущена вниз, а левая совершает качание вверх и назад. Скорость качания руки указывает темп разворота.

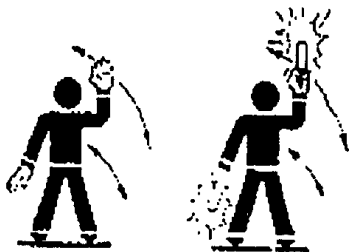


Рис 5.

"Разворачивайтесь вправо"

Левая рука опущена вниз, а правая рука совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки указывает темп разворота.

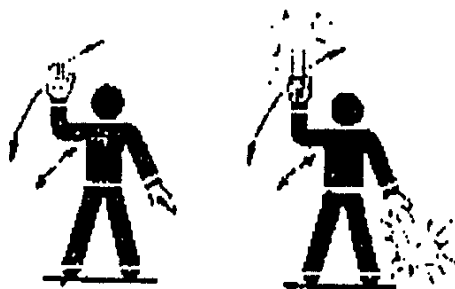


Рис 6.

"Стоп"

Вытянутые вверх над головой руки совершают повторные движения, скрещиваясь и вновь расходясь (скорость движения рук указывает на срочность остановки; быстрое движение рук означает, что остановка должна быть немедленной).

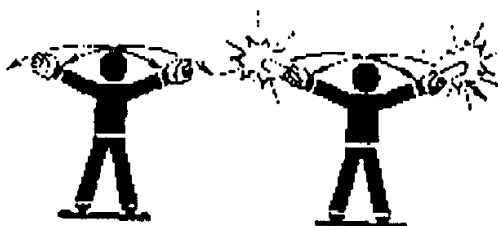


Рис 7.

"Включить тормоза"

Согнуть перед грудью руку в локте с вытянутыми пальцами и сжать кисть руки в кулак.



Рис 8.

"Отпустить тормоза"

Согнуть руку в локте перед грудью со сжатой в кулак кистью, разжать кулак и развести пальцы.



Рис 9.

"Колодки установлены под колеса"

Руки опущены вниз ладонями внутрь, выполняется несколько движений обеими руками вверх в стороны и вниз.

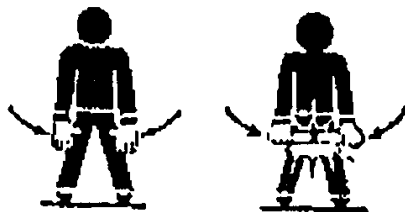


Рис 10

"Колодки убраны из-под колес"

Руки опущены вниз ладонями наружу, выполняется несколько движений обеими руками в стороны.

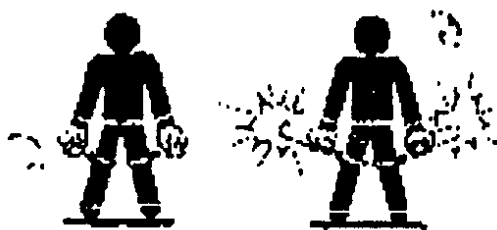


Рис 11.

"Запустить двигатели"

Производятся дуговые движения правой рукой на уровне головы, левая рука поднята над головой с разогнутыми пальцами, число которых соответствует номеру запускаемого двигателя.

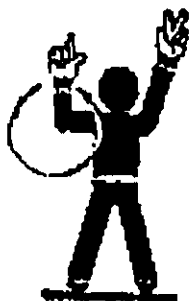


Рис 12.

"Выключить двигатели"

Скрещивание рук, поднятых над головой.

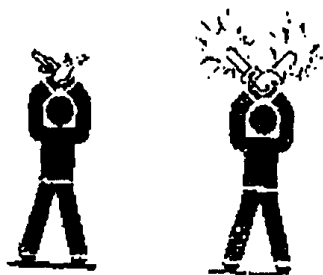


Рис 13.

"Выруливать (буксировать) разрешаю"

Прикладывание правой руки к головному убору с последующим вытягиванием левой руки в сторону руления (буксировки).

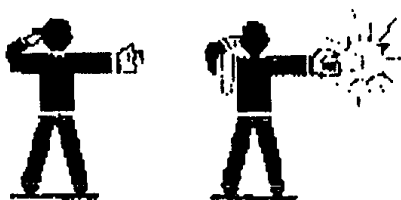


Рис 14.

"Уменьшить скорость"

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, выполняется несколько движений вверх-вниз.

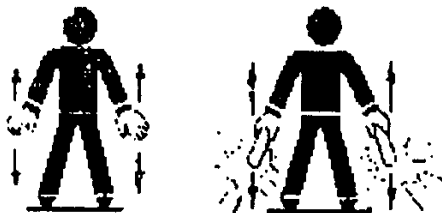


Рис 15.

"Уменьшить обороты двигателя (двигателей)"

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, правая или левая рука совершает движение вверх-вниз. Движение левой руки указывает, что нужно снизить обороты правого двигателя, движение правой - левого двигателя.

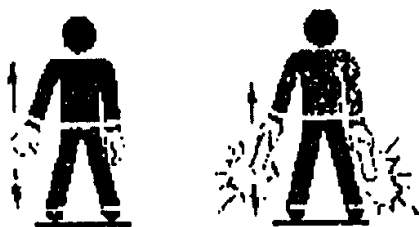


Рис 16.

"Двигаться назад"

Руки опущены вниз ладонями вперед, повторные движения вверх до уровня плеч и обратно вниз.

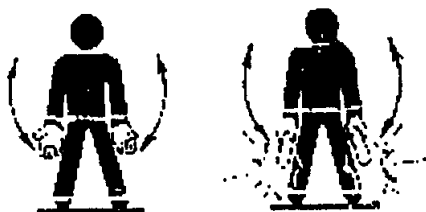


Рис 17.

"Развороты при движении назад"

а) Разворачивайтесь хвостом влево: правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.

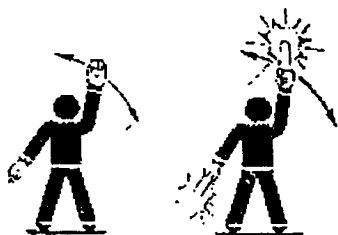


Рис 18.

б) Разворачивайтесь хвостом вправо, левая рука направлена под углом вниз, а правая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.

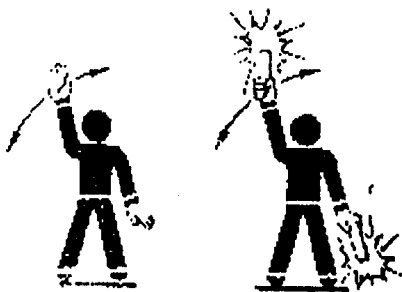


Рис 19.

"Путь свободен"

Правая рука согнута в локте и направлена вверх. Кисть сжата в кулак, большой палец вытянут вверх.

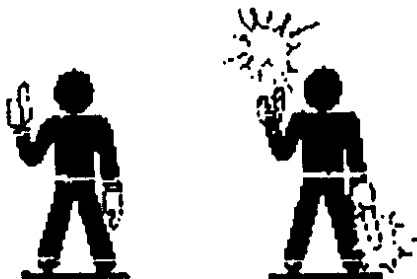


Рис 20.

II. Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения

"Парение (зависание)"

Руки на уровне плеч вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз.



Рис 21.

"Подняться выше"

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вверх, совершают повторные движения вверх-вниз. Возрастание скорости подъема указывается увеличением скорости движения рук вверх.

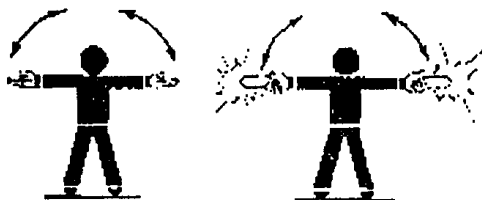


Рис 22.

"Опуститься ниже"

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вниз. Увеличение скорости снижения указывается увеличением скорости движения рук вниз.



Рис 23.

"Двигаться горизонтально"

Соответствующая рука вытянута горизонтально в направлении движения. Другая рука совершает повторные движения перед корпусом тела на уровне груди в сторону вытянутой горизонтально руки.



Рис 24.

"Приземлиться"

Руки опущены вниз и скрещены.

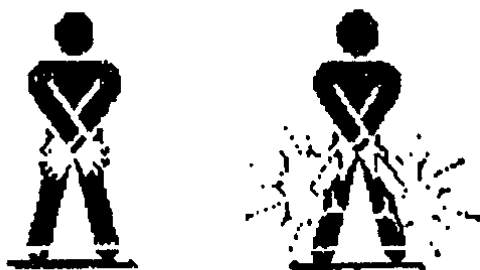


Рис 25.

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

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его 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 экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию	Решение командира экипажа 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 после вынужденной посадки (приводнения)

При работе с аварийно-спасательными УКВ-радиостанциями экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен сразу же после посадки включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим "Маяк") для обеспечения пеленгации спутниковой системой "Коспас-Сарсат". В этом режиме работать в течение 3-х часов, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа "Комар", сразу же после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3-х 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.

Перечень сигналов воздушного судна-перехватчика и воздушного судна-нарушителя

I. Сигналы-команды, подаваемые воздушным судном-перехватчиком, и сигналы-ответы воздушного судна-нарушителя

Серия сигналов	Сигналы-команды воздушного судна-перехватчика		Сигналы-ответы воздушного судна-нарушителя	
	Значение сигнала - команды	Действия экипажа воздушного судна-перехватчика	Значение сигнала - ответа	Действия экипажа воздушного судна-нарушителя
Первая	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	Самолеты и вертолеты Днем - находясь немного выше впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна, покачивает с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крен). После получения подтверждения принятия сигнала выполняет медленный горизонтальный разворот, как правило, влево с занятием необходимого курса следования. Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами.	Вас понял, выполняю	Самолеты Днем - покачивание с крыла на крыло и следование за перехватывающим воздушным судном. Вертолеты Днем - полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим воздушным судном. Самолеты Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно - мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами. Вертолеты Ночью - полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим воздушным судном.

Примечания к первой серии сигналов:

1. В зависимости от метеорологических условий или препятствий на местности перехватывающее воздушное судно может занять положение немного выше впереди справа от перехватываемого воздушного судна с последующим разворотом вправо и занятием необходимого курса следования.

2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватываемым воздушным судном, то он выполняет ряд маневров по схеме "Двумя разворотами на 180°", покачивая с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крен) каждый раз, когда пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.

Серия сигналов	Сигналы-команды воздушного судна-перехватчика		Сигналы-ответы воздушного судна-нарушителя	
	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-перехватчика	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-нарушителя
Вторая	Ваш свободен. путь свободен. Можете выполнять полет по плану.	Самолеты и вертолеты Днем и ночью - энергичный маневр ухода от перехватываемого воздушного судна, включающий разворот на 90° и более, с набором высоты без пересечения курса следования перехватываемого воздушного судна.	Вас понял, выполняю	Самолеты Днем и ночью - покачивание с крыла на крыло. Вертолеты Днем и ночью - полет с поочередным выполнением левого и правого кренов.

Третья	Производитель посадку на этом аэродроме	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем – полет по кругу над аэродромом, выпуск шасси и пролет над ВПП в направлении посадки или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой).</p> <p>Ночью – те же действия, что и днем, и дополнительно – включение и непрерывное горение посадочных фар.</p>	Вас понял, выполняю	<p>Самолеты</p> <p>Днем – выпуск шасси, следование за перехватчиком и, если после пролета над ВПП посадка представляется безопасной, заход на посадку и выполнение посадки.</p> <p>Вертолеты</p> <p>Днем – следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар.</p> <p>Самолеты</p> <p>Ночью – те же действия, что и днем, и дополнительно – включение и непрерывное горение посадочных фар.</p> <p>Вертолеты</p> <p>Ночью – следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар.</p>
--------	---	--	---------------------	---

II. Сигналы-ответы воздушного судна-перехватчика и сигналы-команды воздушного судна-нарушителя

Серия сигналов	Сигналы-ответы воздушного судна-перехватчика		Сигналы-команды воздушного судна-нарушителя	
	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-перехватчика	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-нарушителя
Четвертая	Указанный Вами аэродром не соответствует типу воздушного судна, не пригоден для посадки.	<p>Самолеты</p> <p>Днем – уборка шасси при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом.</p> <p>Ночью – мигание посадочными фарами при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом. Если нет возможности применить мигание посадочными фарами, производить мигание любыми имеющимися огнями.</p> <p>Вертолеты</p> <p>Днем – полет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м, но не выше 100 м над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение полета по кругу.</p> <p>Ночью – мигание посадочными фарами и аэронавигационными огнями при пролете над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м, но не выше 100 м над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение полета по кругу.</p>	Вас понял, следуйте за мной	<p>Самолеты</p> <p>Днем и ночью – уборка шасси и подача сигналов первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасной аэродром).</p> <p>Вертолеты</p> <p>Днем и ночью – подают сигналы первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасной аэродром или вертолетную посадочную площадку).</p>
			Вас понял, следуйте своим курсом.	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем и ночью – подают сигналы второй серии для перехватываемого воздушного судна (если принято решение прекратить действия по перехвату).</p>
Пятая	Не могу выполнить Вашу команду.	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем и ночью – регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней.</p>	Вас понял	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем и ночью – подают сигналы второй серии для перехватываемого воздушного судна.</p>
Шестая	Нахожусь в состоянии бедствия	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем и ночью – мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени.</p>	Вас понял	<p>Самолеты и вертолеты</p> <p>Днем и ночью – подают сигналы второй серии для перехватываемого воздушного судна.</p>

Приказ Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. N 128
"Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации"
(с изменениями от 21 декабря 2009 г.)

В соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктами 2 статьи 87, пунктов 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации Российской Федерации приказываю:

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

2. Признать утратившими силу приказы Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2008 г. N 108 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 14 августа 2008 г., регистрационный N 12119), от 27 ноября 2008 г. N 197*, от 23 июня 2009 г. N 100**.

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

4. Установить, что в прилагаемых правилах:

пункты 4.10, 5.5 и 5.12 вступают в силу с 1 января 2010 г.;

пункты 2.18.14 и 4.6 вступают в силу с 1 января 2011 г.;

пункты 4.20, 5.75, 5.76 и 5.78 вступают в силу с 1 января 2012 г.

Министр

И.Е. Левитин

Зарегистрировано в Минюсте РФ 31 августа 2009 г.

Регистрационный N 14645

* Зарегистрирован Минюстом России 9 декабря 2008 г., регистрационный N 12810.

** Зарегистрирован Минюстом России 1 июля 2009 г., регистрационный N 14192.

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

(утв. приказом Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. N 128)
(с изменениями от 21 декабря 2009 г.)

I. Общие положения

1.1. Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (далее - Правила) устанавливают правила подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полетов в гражданской авиации, а также аэронавигационного обслуживания полетов в Российской Федерации и разработаны в соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации".

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

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

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

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

II. Общие правила подготовки к полетам

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

Подготовка к полету

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

регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

2.3. Эксплуатант воздушного судна в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемые за плату на основании договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов или почты (далее - коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ*(1), или КВС авиации общего назначения*(2) (далее - АОН) обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

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

2.4.1. Каждый член экипажа воздушного судна отвечает требованиям к обладателям свидетельств, выданных Российской Федерацией, установленным в Федеральных авиационных правилах "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*(3), и имеет действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.

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

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

в состоянии алкогольного опьянения;

под влиянием любых психоактивных веществ.

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

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

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

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

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

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

б) для любого полета:

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

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

- не будут превышать эксплуатационные ограничения воздушного судна, содержащиеся в РЛЭ;

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

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

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

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

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

2.9. Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН

выбирается и указывается в плане полета не менее одного запасного аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

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

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

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

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

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

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

днем - в течение 30 минут;

ночью - в течение 45 минут;

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

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

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

выполнить полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 30 минут при условии, что перед полетом имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение 1 часа для самолета и 45 минут для вертолета.

2.12. При расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

прогнозируемые метеорологические условия;

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

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

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

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

Запас кислорода

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

а) при полетах на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет от 3000 м до 4000 м более 30 минут, - для всех членов экипажа и, по крайней мере, 10%

пассажиров, в течение периода времени, превышающего 30 минут;

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

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

Полеты в условиях обледенения

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

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

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

по ПВП - при наличии фактического обледенения.

Учет эксплуатационных ограничений воздушных судов

2.16. Воздушное судно эксплуатируется:

в соответствии с его эксплуатационной документацией;

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

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

Бортовые приборы и оборудование

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

2.18.1. На всех воздушных судах:

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

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

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

2.18.2. На воздушных судах, выполняющих полеты по ПВП днем:

магнитный компас;

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

барометрический высотомер;

указатель приборной воздушной скорости.

2.18.3. На гидросамолетах:

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

один якорь;

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

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

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

2.18.5. Дополнительно к требованиям пункта 2.18.4 настоящих Правил - спасательные плоты для размещения всех находящихся на борту лиц и пиротехнические устройства для подачи сигналов бедствия воздушного судна, выполняющего полеты над водным пространством на удалении от береговой черты на расстояние не менее соответствующего 30 минутам полета, но не более 190 км; при эксплуатации самолетов в соответствии с пунктами 5.57 и 5.58 настоящих Правил - 120 минутам полета в режиме крейсерской скорости, но не более 740 км.

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

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

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

2.18.8. На воздушных судах, выполняющих полеты по ППП:

- а) магнитный компас;
- б) хронометр или часы, указывающие время в часах, минутах и секундах;
- в) барометрический высотомер;
- г) система указания приборной воздушной скорости, оборудованная устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации воды или обледенения;
- д) указатель пространственного положения (авиагоризонт);
- е) указатель скольжения;
- ж) указатель поворота, кроме случаев, когда воздушное судно оборудовано тремя указателями пространственного положения (авиагоризонтами);
- з) указатель курса воздушного судна (гироскопический или иная система, выполняющая аналогичные функции);
- и) индикатор неисправности электропитания гироскопических приборов;
- к) указатель температуры наружного воздуха;

- л) указатель вертикальной скорости набора высоты и снижения;
- м) радиооборудование для ведения связи в диапазоне 118-137 МГц, обеспечивающее в том числе связь на частоте 121,5 МГц;
- н) аэронавигационные огни;
- о) посадочные фары;
- п) подсветка для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна;
- р) светильники во всех пассажирских кабинах;
- с) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна.

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

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

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

- а) аэронавигационные огни;
- б) посадочные фары;
- в) подсветка для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна;
- г) светильники во всех пассажирских кабинах;
- д) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна.

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

2.18.11. На самолетах, предназначенных для полетов на высотах более 15 000 м - оборудование для непрерывного измерения и индикации мощности получаемой космической радиации и суммарной дозы по каждому полету. Блок индикации этого оборудования должен быть хорошо виден одному из членов летного экипажа воздушного судна.

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

2.18.13. Аварийные радиомаяки системы КОСПАС-САРСАТ в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации "Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ" от 15 марта 2007 г. N 29*(4).

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

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

2.18.16. При выполнении полетов, в ходе которых планируется выполнять

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

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

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

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

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

2.19.1. Запрещается включать в MEL следующие приборы и оборудование:

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

приборы и оборудование, рабочее состояние которых обязательно согласно РЛЭ;

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

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

а) полет выполняется на:

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

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

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

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

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

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

Руководства и судовые документы

2.20. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН на борту воздушных судов должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких воздушных судах*(5) в целях АОН*(6);

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

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

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

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

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

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

при выполнении международных полетов - правила, предусмотренные главой LI Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51*(7), для КВС перехватываемых воздушных судов;

при выполнении международных полетов - информация о визуальных сигналах, используемых согласно приложениям 7 и 15 к Федеральным авиационным правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденным приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

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

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

дату, время и маршрут планируемого полета;

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

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

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

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилия КВС;

пункты и время вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна;

подпись КВС;

другие сведения, предусмотренные эксплуатантом.

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

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

Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании

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

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

Инженерно-авиационное обеспечение

2.25. К работам по техническому обслуживанию воздушного судна допускаются лица, соответствующие требованиям к обладателям свидетельств, установленных в Федеральных авиационных правилах "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*(8), и имеющие соответствующее свидетельство с квалификационными отметками, позволяющими выполнять указанное обслуживание.

2.26. В случаях, когда на аэродроме техническое обслуживание воздушного судна не обеспечивается, экипаж воздушного судна проводит осмотр воздушного судна и выполнение работ по подготовке к полету воздушного судна в объеме, определенном эксплуатационной документацией. Результаты осмотра и информация о выполненных работах записываются КВС в бортовой журнал.

Техническое обслуживание воздушного судна

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

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии;

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

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

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

2.29. Свидетельство о выполнении технического обслуживания выдает организация по техническому обслуживанию и ремонту, имеющая сертификат, выданный в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145)", утвержденными приказом Федеральной авиационной службы Российской Федерации от 19 февраля 1999 г. N 41*(9), или лицо, указанное в пункте 2.25 настоящих Правил.

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

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

дату завершения технического обслуживания воздушного судна;

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

данные об уполномоченном лице (лицах), подписавшем свидетельство.

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

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

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

в) данных о модификациях и ремонтах;

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

д) данных о техническом обслуживании.

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

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

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

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.1. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в

сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают использование воздушного пространства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084*(10).

3.2. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают выполнение полетов в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51*(11) и настоящими Правилами.

3.3. КВС:

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

обеспечивает соблюдение членами экипажа воздушного судна предписаний карт контрольных проверок;

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

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

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

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

если обстановка, угрожающая безопасности полета, воздушного судна, жизни и здоровью людей, требует принятия мер, которые ведут к отступлению от требований настоящих Правил или правил государства, над которым производится полет, может отступать от указанных требований, уведомив об этом орган ОВД, при наличии с ним связи. По требованию уполномоченного органа государства, в котором произошло указанное отступление от правил, эксплуатант воздушного судна в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок или авиационных работ, или КВС АОН

представляет в срок до 10 дней доклад о любом таком отступлении уполномоченному органу этого государства и копию доклада государству эксплуатанта;

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

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

принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

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

привязных ремней;

аварийных выходов;

спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

кислородного оборудования; и

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

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

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

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

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

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

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

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

находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;

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

пристегивают поясные привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Установка барометрического высотомера

3.19. При выполнении полетов используются уровни начала отсчета высот,

соответствующие следующим значениям атмосферного давления:

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

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

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

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

3.21. Выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.29. На аэродромах, расположенных в горной местности, при атмосферном давлении меньше предельного значения, которое может быть установлено экипажем воздушного судна на шкале давления барометрического высотомера, полеты производятся по давлению QNH.

3.30. Последовательность перевода шкал давления барометрических

высотомеров и сверки их показаний определяется РЛЭ.

Минимальная высота полета

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

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

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

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

Правила визуальных полетов

3.33. В дополнение к требованиям, установленным в главе VIII Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, выполняются следующие правила:

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

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

б) вне облаков;

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

г) ночью при видимости не менее 4000 м.

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

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

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

в) днем при видимости не менее 2000 м;

г) ночью при видимости не менее 4000 м.

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

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

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

в) видимость в полете не менее 5000 м;

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

аэродрома назначения для целей данного пункта может применяться прогноз по району пункта посадки.

3.33.4. КВС при полете по ПВП:

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

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

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

Правила полетов по приборам

3.34. В дополнение к требованиям, установленным в главе IX Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, выполняются следующие правила:

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

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

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

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

3.34.3. КВС при выполнении полета по ППП:

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

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

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

выполняет указания органа ОВД.

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

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

Руление

3.35. После занятия рабочих мест в кабине экипаж воздушного судна под

руководством КВС проводит подготовку к полету. Перед началом полета КВС убеждается в готовности экипажа воздушного судна к полету.

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

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

3.37. Орган ОВД, управляющий движением воздушного судна по аэродрому: информирует экипажи воздушных судов об ограничениях; дает указания о движении по аэродрому воздушного судна по установленной схеме;

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

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

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

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

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

3.40. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска запускающее двигатель лицо получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуальным с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей.

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

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

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

3.43. Заруливание воздушного судна на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования воздушного судна на стоянке, встречающего лица,

а при их отсутствии - по решению КВС.

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

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

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

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

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

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

В начале руления экипаж воздушного судна проверяет работоспособность тормозной системы.

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

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

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

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

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

Запрещено обгонять рулящее воздушное судно.

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

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

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

Взлет

3.50. Перед взлетом:

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

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

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

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

КВС на контролируемом аэродроме получает разрешение на взлет от органа ОВД.

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

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

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

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

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

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

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

3.57. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В этом случае запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

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

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

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

Набор высоты

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

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

120 м, если иное не установлено РЛЭ.

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

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

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

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

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

Крейсерский полет (полет по маршруту)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.71. В полете летный экипаж воздушного судна должен анализировать

поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и вести контроль расхода топлива.

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

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

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

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

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

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

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

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

Снижение, заход на посадку и посадка

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

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

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

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

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

3.81. В процессе снижения экипажи воздушных судов во избежание

срабатывания БСПС (TCAS) выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

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

3.83. В целях регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах. При осуществлении векторения точность выдерживания параметров, задаваемых органом ОВД, обеспечивает летный экипаж воздушного судна с учетом летно-технических характеристик воздушного судна.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.86. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан:

- установить на эшелоне перехода шкалы давлений барометрических высотомеров на давление QFE или QNH аэродрома;
- сличить показания всех высотомеров;
- проверить готовность к посадке.

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

3.88. При полетах на неконтролируемый аэродром или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится обслуживание аэродромного

(воздушного и (или) наземного) движения, перед заходом на посадку КВС обязан:
выполнить осмотр ВПП с воздуха и оценку ее состояния и пригодности;
передать сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится.

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

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

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

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

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

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

наблюдаются опасные метеорологические явления;

скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

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

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

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

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

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

положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения

относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

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

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

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

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

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

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

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

Особенности полетов на вертолетах

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

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

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

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

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

3.98. При рулении вертолета по земле расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта. Другим воздушным судам не должно создаваться вреда от струи несущего винта вертолета и от предметов, которые могут быть ей увлечены.

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

до воздушных судов, находящихся в воздухе или взлетающих, - двух диаметров несущего винта;

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

до препятствий над палубами морских судов (судов внутреннего водного

транспорта), площадками, приподнятыми над поверхностью земли или воды, - согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

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

вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;

обеспечиваются требования пункта 3.99 настоящих Правил;

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

В случаях, когда необходимо обеспечить одновременное висение вертолетов, минимальные безопасные расстояния между центрами соответствующих стоянок должны быть равны четырем диаметрам несущего винта вертолета.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

видимость соответствует минимуму.

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

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

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

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

в горной местности - днем, по ПВП.

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

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

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

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

при раскатке груза, угрожающей безопасности полета;

при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

при отказе двигателя (двигателей);

в других случаях по решению КВС.

Особенности выполнения полетов на гидросамолетах

3.114. Полеты на гидросамолетах выполняются на акватории, подобранной в соответствии с требованиями Правил использования поверхностных водных объектов для взлета, посадки воздушного судна, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2006 г. N 882*(12).

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

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

держать наготове спасательные средства;

эвакуировать, при возможности, пассажиров на сушу;

принять все меры к сохранению плавучести гидросамолета.

Полеты в особых условиях и особые случаи в полете

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

полеты в горной местности;

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

полеты в полярных районах Северного и Южного полушарий Земли;

полеты в сложной орнитологической обстановке;

повышенная электрическая активность атмосферы;

сильная болтанка;
грозовая деятельность;
пыльная буря;
попадание в зоны опасных для полетов метеорологических явлений, если это не предусмотрено в РЛЭ;
попадание в метеоусловия, к которым экипаж воздушного судна не подготовлен;
отказ системы воздушного судна, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке;
потеря радиосвязи;
потеря ориентировки;
незаконное вмешательство на борту воздушного судна;
ранение или внезапное ухудшение здоровья члена экипажа воздушного судна или пассажира;
вынужденная посадка вне аэродрома;
отказ радиолокационных средств ОВД и радиотехнического обеспечения полетов на аэродроме посадки.

3.117. К опасным для полетов метеорологическим явлениям относятся:

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

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

3.118. Правила полетов в особых случаях и особых условиях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51.

Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

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

3.120. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

шумы и треск в наушниках;
беспорядочные колебания стрелок радиокompасов;
свечение на остеклении кабины экипажа воздушного судна и свечение концов крыльев в темное время суток.

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

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

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

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

проконтролировать параметры работы двигателей;
проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
осмотреть воздушное судно в целях обнаружения повреждений;
при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Учебные полеты и имитация полета по приборам

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

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

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

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

в) на воздушном судне отсутствуют пассажиры.

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

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

Контрольные полеты (облеты)

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

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

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

Акробатические полеты

3.129. Запрещается выполнять акробатический полет:

над густонаселенными территориями и населенными пунктами;

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

ближе 8 км от воздушной трассы;

в облаках;
ниже 50 м истинной высоты;
при дальности видимости менее 3000 м.

Использование парашютов

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

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

Требования настоящего пункта не распространяются на летные проверки с целью получения свидетельства пилота или квалификационных отметок, а также на введение в штопор и другие летные маневры, обязательные для выдачи свидетельств и квалификационных отметок, если они выполняются лицом, имеющим свидетельство с квалификационной отметкой "пилот-инструктор", полученной в соответствии с пунктом 8.1 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*(13).

Буксировка планеров

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

КВС, осуществляющего буксировку, имеет необходимую квалификацию;
воздушное судно, осуществляющее буксировку, оборудовано сцепным устройством, которое позволяет безопасно производить буксировку;

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

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

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

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

буксировки органу ОВД.

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

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

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

Общие требования

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

4.2. Физическое, юридическое лицо Российской Федерации, организующее и выполняющее полеты воздушных судов, не относящихся к легким или сверхлегким, в целях АОН должно иметь свидетельство эксплуатанта, полученное в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 147*(14).

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

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

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

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

4.7. Система управления безопасностью полетов должна включать:

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

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

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

4.8. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, если им не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для

безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связанное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

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

4.10. РПП должно содержать следующие элементы:

- оглавление;
- страницу учета поправок;
- служебные обязанности, функции и субординацию руководящего и эксплуатационного персонала;
- систему управления безопасностью полетов эксплуатанта;
- систему руководства полетами;
- правила в отношении минимального перечня исправного оборудования в случаях применения MEL;
- производство полетов в нормальных условиях;
- стандартные эксплуатационные процедуры;
- метеорологические ограничения;
- ограничения полетного и рабочего времени;
- чрезвычайные ситуации в полете;
- процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;
- квалификацию и подготовку персонала;
- ведение учетной документации;
- описание системы управления техническим обслуживанием;
- процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);
- эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;
- использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев, в случаях, когда применяются самописцы;
- обработку опасных грузов, в случаях, когда перевозятся опасные грузы.

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

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

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

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

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

Подготовка к полетам

4.15. Эксплуатант реализует в РПП процедуры для обеспечения начала полета

только в том случае, если КВС удостоверится, что:

выполнены требования пунктов 2.7-2.28 настоящих Правил;

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

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

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

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

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

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

Указанные процедуры включаются в РПП.

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

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

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

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

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

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

Учет ограничений летно-технических характеристик

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование

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

4.20. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил: воздушные суда с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 15 000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 человек, должны быть оборудованы БСПС (TCAS);

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

Электронные навигационные данные

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

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

Допуск экипажа ВС к полету

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

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

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

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

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

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

4.26. Эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

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

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

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

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

<В ДАННОМ ИЗДАНИИ РАЗДЕЛ V НЕ ВКЛЮЧЕН>

VI. Общие правила выполнения авиационных работ

6.1. Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II, III, IV и VII настоящих Правил.

6.2. Авиационные работы в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии их выполнения подразделяются на следующие виды:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

работы с целью оказания медицинской помощи;

летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации.

6.3. Эксплуатант в дополнение к требованиям пункта 4.10 настоящих Правил предусматривает в РПП особенности выполнения авиационных работ видов, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

6.4. На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

6.5. Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

6.6. Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

6.7. Перед началом работ, а также в процессе их выполнения КВС обязан иметь информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

6.8. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже чем через 60 минут.

6.9. При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

6.10. Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

6.11. Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам

воздушного судна обеспечивает КВС.

VII. Правила выполнения видов авиационных работ

Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве

7.1. В начале сезона работ каждое воздушное судно, занятое в производстве авиационно-химических работ (далее - АХР), перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и с установленной сельскохозяйственной аппаратурой, результаты которого записываются в эксплуатационную документацию воздушного судна.

7.2. АХР разрешается выполнять:

в равнинной местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении от склонов не менее 5 км - при видимости не менее 3000 м (на вертолетах - 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м;

в горной местности - при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

В случае ухудшения погоды ниже значений, допустимых для конкретного вида работ, КВС прекращает выполнение полетов.

7.3. До начала обработки участка (полей, садов, виноградников и т.п.) КВС определяет с земли или с воздуха расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.4. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т.п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками отдельных деревьев леса - не ниже 10 м.

7.5. Полеты для обработки участков разрешается начинать:

в равнинной местности - не ранее чем за 30 минут до восхода солнца;

в горной местности - не ранее восхода солнца.

Полеты для обработки участков завершаются до захода солнца.

7.6. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.7. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах. Крены воздушного судна выдерживаются в соответствии с РЛЭ.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над линиями электропередач - не менее 20 м.

7.8. Полеты вдоль воздушных линий связи и электропередач над участками, пересеченными такими линиями, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

с наветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

7.9. Для обработки участков на склонах гор заходы должны выполняться:

а) вдоль горизонталей склона, кроме случаев, указанных в подпункте "б";

б) в случаях, когда невозможно выполнить требования подпункта "а", гоны и развороты для последующих заходов на гон должны выполняться в сторону понижения

рельефа местности или при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ - вверх по склону.

7.10. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР допустимо производить только под руководством лиц, имеющих подготовку для проведения этой операции.

7.11. При выполнении полетов с целью выполнения АХР запрещается: оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов (удобрений и т.п.); обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

выполнять маневры в целях устранения задержки выхода химикатов (удобрений и т.п.);

брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания; членам летного экипажа воздушного судна покидать рабочее место до завершения полета.

Воздушные съемки

7.12. К воздушным съемкам относятся: аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты.

7.13. При выполнении воздушных съемок на истинной высоте менее 50 м: развороты производятся на истинной высоте не менее 50 м; угол крена не более 30°, а при использовании выпускных устройств - не более 20°.

7.14. Допускается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом КВС должны поддерживать радиосвязь друг с другом для своевременного информирования о своем местонахождении.

7.15. В случае применения воздушных съемок группой воздушных судов, а также съемок в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов порядок проведения таких съемок вносится в РПП.

7.16. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм рт. ст.).

7.17. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом КВС может передавать управление автопилотом штурману, продолжая контролировать выдерживание режима полета.

7.18. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой для съемки с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или аппаратуры для съемки.

7.19. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

7.20. Запрещается выполнять:

полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии механизма, обеспечивающего автоматический сброс троса в аварийной ситуации;

полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при наличии болтанки;

полеты против солнца в равнинной местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной местности - менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30°;

полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20° для воздушного судна данного типа.

Лесоавиационные работы

7.21. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны лесов, обследования и учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

7.22. При обнаружении пожаров разрешается по просьбе представителя заказчика выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД при наличии с ним связи.

7.23. Разрешается снижение над пожарами по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

7.24. Запрещены полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП.

7.25. Сброс вымпела для передачи донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м - 50 м;

в горной местности - 100 м.

7.26. При сбрасывании вымпелов не допускается:

производить заходы и развороты вверх по склону;

приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

производить сброс вымпела лично КВС;

выполнять маневры над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

7.27. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с технологиями, изложенным в РПП.

Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

7.28. Производство строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

не назначил представителя для руководства работами.

7.29. По решению КВС перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производится тренировочный полет и висение над объектом работ для определения рациональных направлений способа и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

7.30. Для взаимодействия летного экипажа воздушного судна с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и (или) установленная КВС визуальная сигнализация.

7.31. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2000 м.

7.32. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с запасом топлива по усмотрению КВС, но не менее 20 минут полета.

Работы с целью оказания срочной медицинской помощи

7.33. Полеты с целью оказания срочной медицинской помощи с аэродромов, не оборудованных для ночных полетов, разрешается выполнять:

в равнинной местности - с рассветом и заканчивать за 30 минут до наступления темноты;

в горной местности - не ранее восхода солнца и заканчивать не позднее захода солнца.

Посадки воздушных судов при выполнении срочных полетов ночью разрешаются на аэродромах, имеющих световое обозначение (костры, жаровни и т.п.).

7.34. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи.

В этом случае КВС обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

7.35. При срочных полетах вылет воздушного судна разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

7.36. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, производится в первоочередном порядке.

7.37. В случае вынужденной посадки экипаж воздушного судна обязан принять все возможные меры по организации доставки больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

VIII. Обеспечение полетов

Авиатопливообеспечение полетов

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

8.2. Паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа воздушного судна или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой воздушного судна.

8.3. Запрещается заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту воздушного судна имеются пассажиры.

8.4. Заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) из воздушного судна во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении следующих условий:

а) на борту воздушного судна вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

б) экипаж воздушного судна, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

в) табло "Пристегнуть ремни" выключено;

г) табло "Не курить" и световые указатели аварийных выходов включены;

д) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

е) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

ж) стоянка воздушного судна и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;

з) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из воздушного судна, включая наличие трапа при одной входной двери на воздушном судне или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

и) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

8.5. Допускается заправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо), из вертолетов при вращающихся винтах, если это не противоречит РЛЭ.

8.6. При возникновении опасной ситуации или при нарушении указанных в пункте 8.4 настоящих Правил требований, заправка, дозаправка, слив топлива из воздушного судна с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке прекращаются.

Аварийно-спасательное обеспечение полетов

8.7. Аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации осуществляется в целях своевременного оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие на аэродроме и в районе аэродрома.

8.7.1. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэропорта (аэродрома) в соответствии с аварийным планом аэропорта (аэродрома).

Аварийным планом аэропорта (аэродрома) должно быть предусмотрено привлечение специальных служб и координация их действий.

8.8. Экипажи воздушных судов авиационных предприятий, привлекаемые для выполнения поиска и спасания, обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны пройти соответствующую подготовку.

8.9. В зависимости от обстановки подаются следующие сигналы оповещения:

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

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

Авиационное медицинское обеспечение полетов

8.10. Члены экипажа воздушного судна эксплуатанта, персонал органов ОВД, не прошедшие установленный для них предполетный (предсменный) медицинский осмотр в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50*(20), а также в случае выявленных нарушений пункта 2.5 настоящих Правил к исполнению своих функций по управлению воздушного судна и обслуживанию воздушного движения не допускаются.

8.10.1. При выполнении международных полетов с аэродрома, находящегося на территории иностранного государства, а также при выполнении авиационных работ и других полетов с аэродромов, где отсутствует медицинский работник, который имеет право проводить медицинский осмотр, а также с посадочных площадок предполетный медицинский осмотр не проводится, решение о допуске членов экипажа воздушного судна к полетам принимает КВС.

Аэродромное обеспечение полетов

8.11. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома, включающего ВПП, РД, перроны и места стоянки воздушных судов, площадки специального назначения, в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

8.12. Подготовка аэродрома к полетам воздушных судов, контроль над его техническим состоянием, своевременный ремонт, определение значений коэффициента сцепления осуществляется главным оператором аэропорта.

8.13. Организация работ на контролируемом аэродроме, время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам воздушных судов, техническое состояние аэродрома определяются главным оператором аэропорта и в письменной форме согласовывается органом ОВД.

Главный оператор аэропорта своевременно информирует орган ОВД о техническом состоянии элементов аэродрома, системы светосигнального оборудования, электроснабжения аэродрома. Орган ОВД аэродрома обеспечивает оперативное информирование экипажей воздушных судов о состоянии аэродрома.

8.14. Перед временным прекращением приема и выпуска воздушных судов, вызванным техническим состоянием аэродрома, проведением работ, требующих прекращения полетов, органом ОВД на основании информации, полученной от главного оператора аэропорта, в зональный центр ОрВД подается информация о времени начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам не позднее чем за два часа до начала проведения работ.

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

8.15. При возникновении обстоятельств, делающих невозможным прием, выпуск воздушных судов, главный оператор аэродрома незамедлительно передает информацию об этом органу ОВД аэродрома для передачи в адрес органов ЕС ОрВД и экипажам прибывающих воздушных судов.

Окончательное решение о посадке принимает КВС. При этом службы обеспечения полетов принимают все возможные меры для обеспечения безопасности при

посадке.

8.16. Работы на летном поле аэродрома проводятся только с разрешения руководителя полетов и под руководством ответственного за проведение работ лица аэродромной службы главного оператора аэропорта.

При работах на ВПП каждые 15 минут осуществляется контрольная проверка радиосвязи между ответственным лицом аэродромной службы за проведение работ и соответствующим органом ОВД.

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

потери радиосвязи между органом ОВД и лицом, ответственным за указанные работы;

по указанию органа ОВД.

8.18. Порядок расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме устанавливается главным оператором аэропорта в соответствии с требованиями Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации, утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 июля 2006 г. N 82*(21).

8.19. Спецмашины, выезжающие на летную полосу и рулежные дорожки, оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

Габаритные и проблесковые огни, установленные на аэродромных автомобилях, должны быть включены при работе техники на летном поле независимо от времени суток.

Машина ответственного за проведение работ на аэродроме лица аэродромной службы главного оператора аэропорта дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена на частоте посадки (взлета).

Метеорологическое обеспечение полетов

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

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

8.22. На аэродромах метеослужбой должно непрерывно вестись наблюдение за возникновением, развитием и окончанием явлений погоды, опасных для авиации.

8.23. По запросу экипажа воздушного судна производится контрольное измерение соответствующих метеорологических элементов.

Орнитологическое обеспечение полетов

8.24. Орнитологическое обеспечение полетов включает комплекс мероприятий, направленных на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами, и включает:

орнитологическое обследование района аэродрома;

ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, и проведение мероприятий по их отпугиванию;

проведение визуальных и радиолокационных системных наблюдений для обеспечения контроля за орнитологической обстановкой;

сбор и оценку сведений о фактической орнитологической обстановке в районе аэродрома в целях определения опасности, создаваемой птицами для полетов воздушных судов;

доведение до летных экипажей воздушных судов информации об орнитологической обстановке (предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах, в районах аэродромов, на маршрутах, в районах полетов);

проведение занятий по авиационной орнитологии со специалистами ОВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов.

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

8.26. На аэродромах принимаются меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

Обеспечение авиационной безопасности

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

8.28. Эксплуатанты принимают меры авиационной безопасности в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Требования авиационной безопасности к аэропортам", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2005 г. N 142*(22).

8.29. В аэропортах иностранных государств представитель эксплуатанта совместно с КВС принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в соответствии с законами и правилами государства пребывания.

8.30. На аэродромах, посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, КВС организует обеспечение мер авиационной безопасности с привлечением членов экипажа воздушного судна.

Электросветотехническое обеспечение полетов

8.31. Система светосигнального оборудования включает:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

Система визуальной индикации глиссады включает:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях - за 15 минут до расчетного времени прибытия воздушных судов;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

8.32. Система светосигнального оборудования выключается:

с восходом солнца;

в дневное время - при видимости более 2000 м;

при отсутствии полетов или перерыве в прилетах (вылетах) воздушных судов более 15 минут.

Система визуальной индикации глиссады выключается при перерывах в прилете воздушных судов более 15 минут.

8.33. Все оперативные переключения в системе электроснабжения аэропорта на объектах, задействованных для обеспечения полетов воздушных судов, производятся только по согласованию с органом ОВД.

8.34. Руководителем полетов (диспетчером) днем предоставляется время для проведения ежедневного технического обслуживания электросветотехнических средств, используемых для обеспечения полетов воздушных судов, в соответствии с графиками.

8.35. Запрещается использование для обеспечения полетов воздушных судов электросветотехнических средств, на которых не выполнены или не завершены работы по техническому обслуживанию, а также проведение проверок работоспособности электросветотехнических средств на аэродромах ночью и днем в сложных метеоусловиях при нахождении на глиссаде воздушного судна.

IX. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов

Общие требования

9.1. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов включает в себя организацию и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание*(23).

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

обслуживание воздушного движения;

организацию потоков воздушного движения;

организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания воздушного движения и организации потоков воздушного движения.

9.3. Обслуживание воздушного движения осуществляется центрами ЕС ОрВД, органами ОВД пользователей воздушного пространства, органами полетно-информационного обслуживания.

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

Предоставление аэронавигационной информации

9.5. Предоставление аэронавигационной информации включает:

сбор, обработку, обеспечение достоверности, хранение и порядок доведения

аэронавигационной информации;

предоставление летному экипажу воздушного судна полной и достоверной аэронавигационной информации по всему маршруту полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения с учетом запасных аэродромов;

своевременное и точное предупреждение о функционировании средств связи и навигации, предоставление другой информации, имеющей важное значение для безопасности полетов, включая информацию о состоянии и прогнозе характеристик навигационного поля спутниковой навигационной системы, состоянии основных и запасных аэродромов путем издания и распространения NOTAM, передачи сообщений службой автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС).

9.6. Предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету обеспечивает КВС или, при осуществлении коммерческих воздушных перевозок, эксплуатант.

В аэропортах организуется предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее - брифинг).

Брифинг аэропорта производится по запросам эксплуатантов или КВС и включает в себя:

ведение документов аэронавигационной информации;

обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;

ведение журнала регистрации изменений в аэронавигационной обстановке на аэродроме и направление зафиксированной в нем информации в службу аэронавигационной информации;

контроль издания и достоверности информации NOTAM, опубликованной на основании записи в журнале регистрации;

получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;

предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД), через которые пролегает маршрут полета;

выполнение предварительных расчетов полета;

взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями);

прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;

рассылка специальных сообщений, связанных с выполнением полета;

согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта;

прием донесений с борта воздушных судов и передача их службам аэропорта;

сбор послеполетной информации у экипажей воздушных судов;

передача послеполетной информации экипажей воздушных судов заинтересованным службам для принятия соответствующих мер.

Предоставление метеорологической информации

9.7. Метеорологическую информацию летные экипажи воздушных судов могут получать в составе сообщений АТИС, ВОЛМЕТ, обеспечиваемых органами ОВД.

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

9.9. Экипаж воздушного судна, находящийся в полете, по запросу органа ОВД сообщает сведения о фактической погоде, а также, при возможности, о наблюдении им опасных метеорологических явлений. Сведения о погоде, полученные от экипажей воздушных судов, используются метеорологическими подразделениями при подготовке оперативных прогнозов погоды.

Поиск и спасание

9.10. Общий порядок организации поиска и спасания терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов, взаимодействия органов и служб единой системы авиационно-космического поиска и спасания в Российской Федерации, а также этих органов и служб с федеральными органами исполнительной власти устанавливается Федеральными авиационными правилами поиска и спасания в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2008 г. N 530*(24).

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

Обслуживание воздушного движения

9.12. Обслуживание воздушного движения включает диспетчерское обслуживание воздушного движения, полетно-информационное обслуживание воздушного движения, консультативное обслуживание воздушного движения, аварийное оповещение.

9.13. Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает:
районное диспетчерское обслуживание;
диспетчерское обслуживание подхода;
аэродромное диспетчерское обслуживание.

9.14. Для каждого диспетчерского органа ОВД устанавливаются границы зоны ответственности с учетом технических возможностей, используемых органом ОВД средств радиотехнического обеспечения полетов.

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

9.15. Районное диспетчерское обслуживание воздушного движения осуществляется РЦ (ВРЦ) ЕС ОрВД, которыми обслуживаются полеты воздушных судов:
по воздушным трассам (внутренним и международным);
по спрямленным воздушным трассам;
на МВЛ и по маршрутам;
по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;
по маршрутам зональной навигации;
по маршрутам подхода к аэродрому и выхода из района аэродрома в случаях

отсутствия диспетчерского органа (пункта) подхода.

9.16. Диспетчерское обслуживание воздушного движения подхода осуществляется диспетчерским органом (органами) подхода, которым обслуживаются полеты воздушных судов:

- по маршрутам подхода к аэродрому;
- по маршрутам выхода из района аэродрома;
- в районе аэродрома, исключая зону взлета и посадки;
- по МВЛ;
- по маршрутам зональной навигации.

9.17. Аэродромное диспетчерское обслуживание воздушного движения осуществляется диспетчерским органом (органами) аэродрома, которым обслуживаются воздушные суда:

- при полетах в зоне взлета и посадки;
- выполняющие взлет и посадку;
- следующие по маршрутам в зоне взлета и посадки;
- движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

9.17.1. На контролируемых аэродромах с непересекающимися ВПП, имеющими угол схождения или расхождения продолженных осевых линий 15° или менее (далее - параллельные ВПП), органом ОВД обеспечиваются следующие виды операций:

- раздельные операции - одна ВПП используется для взлетов, а другая ВПП - для посадок;
- полусмешанные операции - одна ВПП используется для взлетов или посадок, а другая ВПП - для посадок и взлетов;
- смешанные операции - обе ВПП используются как для взлетов, так и для посадок.

9.17.2. Раздельные операции с параллельных ВПП осуществляются при следующих условиях:

угол расхождения траекторий взлетевшего и уходящего на второй круг воздушного судна составляет не менее 30° до момента достижения установленного продольного эшелонирования для зоны взлета и посадки;

на аэродроме имеется необходимое оборудование для обеспечения захода на посадку по приборам, по системам радиолокационного контроля и захода на посадку по наземным ориентирам;

на аэродроме обеспечиваются передача информации в сводке АТИС о работе аэродрома с параллельных ВПП.

9.17.3. Орган ОВД обеспечивает минимальный временной интервал между взлетом и посадкой воздушных судов:

а) при полетах с одной ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, не менее 45 секунд;

б) при взлете с одной ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, устанавливаются:

для легких воздушных судов, следующих за средними и тяжелыми воздушными судами, - не менее трех минут;

для тяжелых и средних воздушных судов, следующих за тяжелыми воздушными судами, - не менее двух минут;

во всех остальных случаях - не менее одной минуты.

При взлете легких или средних воздушных судов со средней части ВПП или параллельных ВПП, расстояние между осями которых менее 1000 м, за тяжелыми воздушными судами, взлетающими от ее начала, минимальный временной интервал устанавливается 3 минуты.

9.17.4. Условия для выполнения одновременных независимых вылетов с параллельных ВПП:

расстояние между осевыми линиями параллельных ВПП 1000 м и более;

наличие обзорного радиолокатора, обеспечивающего опознавание воздушных судов на расстоянии 2 км от выходного (от порога, с которого производится взлет) порога ВПП;

взаимное расхождение траекторий вылета составляет не менее 15° сразу после взлета (при расхождении траекторий на 45° и более радиолокационный контроль необязателен);

процедуры обслуживания воздушного движения обеспечивают требования действующего радиолокационного эшелонирования;

обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме независимых вылетов.

9.17.5. Условия для выполнения одновременных зависимых параллельных заходов на посадку:

наличие радиолокатора, обеспечивающего радиолокационное наблюдение за воздушными судами, заходящими на посадку, отдельно на каждую ВПП;

при расстоянии между продолжениями осей параллельных ВПП 1000 м и более расстояние между воздушными судами, заходящими на параллельные ВПП, должно быть не менее 4 км;

заходы на посадку на обе ВПП выполняются по инструментальным системам посадки и траектории ухода на второй круг расходятся не менее чем на 30°;

входы в зоны действия курсовых маяков инструментальной системы посадки соседних ВПП производятся на продольных интервалах, установленных для зоны взлета и посадки, или с разницей по высотам не менее 300 м с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;

обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме зависимых заходов на посадку;

процедуры обслуживания воздушного движения опубликованы в аэронавигационной информации.

9.17.6. Условия для выполнения одновременных независимых параллельных заходов на посадку:

расстояние между параллельными ВПП 1000 м и более, имеется радиолокатор, обеспечивающий контроль движения с требуемой точностью отдельным диспетчером на каждую ВПП;

заходы на посадку на обе ВПП выполняются по инструментальным системам посадки и траектории ухода на второй круг имеют угол расхождения не менее чем на 300°;

входы в зоны действия курсовых маяков инструментальной системы посадки соседних ВПП эшелонированы по высоте не менее чем 300 м с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;

обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме независимых заходов на посадку;

процедуры обслуживания воздушного движения опубликованы в аэронавигационной информации.

9.18. Функции РЦ (ВРЦ) ЕС ОрВД, диспетчерских органов (пунктов) подхода, диспетчерских органов (пунктов) аэродрома могут быть постоянно или временно объединены.

9.19. При полетах по ППП органами ОВД обеспечиваются:

назначение эшелона полета;

установление интервалов эшелонирования;
при наличии средств наблюдения ОВД - контроль за выдерживанием летными экипажами воздушных судов заданных органом ОВД маршрутов полета, схем выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку, стандартных маршрутов вылета и прибытия, маршрутов зональной навигации;

предоставление летным экипажам воздушных судов полетно-информационного обслуживания (информации о воздушной обстановке, оперативной метеорологической и орнитологической информации, иных сведений, необходимых для выполнения полета);

при наличии средств наблюдения ОВД - информирование летных экипажей воздушных судов об отклонениях от заданной траектории полета;

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

9.20. При выполнении полетов по ПВП органами ОВД обеспечиваются:

наблюдение временных интервалов при взлете воздушных судов;

предоставление летным экипажам воздушных судов полетно-информационного обслуживания (информации о воздушной обстановке, оперативной метеорологической и орнитологической информации, иных сведений, необходимых для выполнения полета);

эшелонирование между воздушными судами при переходе на полет по ППП;

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

9.21. Рубежи приема-передачи ОВД устанавливаются на границах зон ответственности диспетчерского пункта (сектора) органа ОВД.

9.22. Для повышения пропускной способности передача ОВД может осуществляться на оперативно согласованных между двумя органами ОВД рубежах передачи обслуживания.

9.23. Диспетчер органа ОВД по запросу экипажа воздушного судна передает необходимую метеорологическую, аэронавигационную и другую информацию.

9.24. После принятия КВС решения о следовании на выбранный запасной аэродром диспетчер органа ОВД обеспечивает:

необходимые условия для безопасного полета воздушного судна;

максимально благоприятный маршрут и профиль полета.

*(1) Часть 1 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N ФЗ-60 "Воздушный кодекс Российской Федерации" (далее - Воздушный кодекс Российской Федерации).

*(2) Часть 3 статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации.

*(3) Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

*(4) Зарегистрирован Минюстом России 2 мая 2007 г., регистрационный N 9376.

*(5) Статья 33 Воздушного кодекса Российской Федерации.

*(6) Пункт 4 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации.

*(7) Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный N 3615.

*(8) Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

*(9) Зарегистрирован Минюстом России 13 августа 1999 г., регистрационный N 1871.

*(10) Собрание законодательства Российской Федерации 1999, N 40, ст. 4861; 2006, N 52 (ч. III), ст. 5587.

*(11) Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный N 3615.

*(12) Собрание законодательства Российской Федерации 2007, N 5, ст. 650.

*(13) Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

*(14) Зарегистрирован Минюстом России 23 сентября 2003 г., регистрационный N 5104.

*(15) Зарегистрирован Минюстом России 20 января 2006 г., регистрационный N 7401.

*(16) Собрание законодательства Российской Федерации 1998, N 25, ст. 2918; 2008, N 48, ст. 5604.

- *(17) Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.
- *(18) Зарегистрирован Минюстом России 29 сентября 2008 г., регистрационный N 12356.
- *(19) Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.
- *(20) Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный N 3417.
- *(21) Зарегистрирован Минюстом России 2 октября 2006 г., регистрационный N 8343.
- *(22) Зарегистрирован Минюстом России 30 сентября 2008 г., регистрационный N 12367.
- *(23) Статья 69 Воздушного кодекса Российской Федерации.
- *(24) Собрание законодательства Российской Федерации 2008, N 29 (ч. II), ст. 3525.

Термины и определения

В настоящих Правилах употребляются термины и определения, приведенные:

а) в Воздушном кодексе Российской Федерации;

б) в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084;

в) в Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51;

г) а также следующие термины и определения:

абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH) - установленная абсолютная или относительная высота при точном заходе на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) - от превышения порога ВПП. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства применяется форма "абсолютная (относительная) высота принятия решения" и сокращение "DA/H";

акробатический полет - не требуемые для нормального полета, преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости;

аэронавигационная информация - информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

аэронавигационные данные - изложение аэронавигационных фактических данных, концепции или инструкции в формализованном порядке, пригодном для связи, интерпретации или обработки;

аэродром - участок земли или акватории с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. В настоящих Правилах термин "аэродром" применяется и в отношении вертодрома или посадочной площадки, пригодных для безопасной посадки воздушного судна соответствующего вида;

барометрическая высота - атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

безопасная высота полета - минимально допустимая высота полета воздушных судов, гарантирующая от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения решения задач пилотирования воздушного судна и воздушной навигации;

бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения

профилактических мероприятий и расследования авиационного происшествия или инцидента;

векторение - обеспечение навигационного наведения воздушного судна посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД;

вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. В настоящих Правилах термин "вертодром" применяется и в отношении аэродрома или посадочной площадки, подходящих для безопасной посадки вертолетов;

вертолет - воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП (RVR)) - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры;

визуальные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие условиям, установленным в пунктах 3.33.1-3.33.3 настоящих Правил, или превышающих их;

вынужденная посадка - посадка по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

государство регистрации воздушного судна - государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, - постоянное место пребывания эксплуатанта;

день - период времени между началом утренних гражданских сумерек и концом вечерних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД;

запасной аэродром - аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

запасной аэродром на маршруте - аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;

запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна;

заход на посадку с применением кругового маневрирования (Circling) -

продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение полета по кругу над аэродромом перед посадкой в пределах зоны визуального маневрирования;

извещение для авиационного персонала (NOTAM) - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информации об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

категории точных заходов на посадку и посадок:

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

- **категория II (кат. II)** - точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м и при дальности видимости на ВПП не менее 350 м;

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

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

- **категория IIIC (кат. IIIC)** - точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП;

конечный этап захода на посадку - та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки;

в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена; или

в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг);

консультативное обслуживание воздушного движения - обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования полетов воздушных судов, выполняющих полеты по ППП;

контролируемый аэродром - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения (воздушного и наземного);

контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства;

контрольная точка аэродрома (КТА) - точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

маршрут зональной навигации - маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH) - указанная в схеме неточного захода на

посадку или схеме захода на посадку по кругу абсолютная или относительная высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м меньше превышения аэродрома. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "минимальная абсолютная (относительная) высота снижения" (MDA/H);

навигация, основанная на характеристиках (PBN) - зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве;

начальный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам между начальной контрольной точкой захода на посадку и промежуточной контрольной точкой или, в соответствующих случаях, конечной контрольной точкой (или точкой) захода на посадку;

ночь - период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

обледенение - отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое - при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин., умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин. сильное - более 1 мм/мин.);

основной перечень минимального исправного оборудования (MMEL) - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствуют началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила;

перечень минимального исправного оборудования (MEL) - перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями;

перрон - определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

полет по ПВП - полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов;

полет по ППП - полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

полет увеличенной дальности (ETOPS) - любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской скоростью (в условиях МСА и в штительных условиях) при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает 60 минут;

превышение порога ВПП - абсолютная высота порога ВПП;

превышение аэродрома - высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря. При наличии нескольких ВПП выбирается наибольшее значение;

приборные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, ниже установленных в пунктах 3.33.1-3.33.3 настоящих Правил;

программа технического обслуживания - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например, программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается;

психоактивные вещества - алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители за исключением табака и кофеина;

рабочий план полета - план, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

рубеж передачи ОВД - рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движения данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому;

руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) - руководство (руководства), утвержденное государством разработчика воздушного судна и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;

руководство по производству полетов (РПП) - руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей;

сдвиг ветра - изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый - до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный - от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный - от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный - 6 м/с и более на 30 м высоты);

сменный пилот на крейсерском этапе полета - член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха КВС или второго пилота;

схема захода на посадку по приборам - серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

схема неточного захода на посадку (NPA) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок;

схема точного захода на посадку (PA) - схема захода на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку;

схема типа "инпдром" - схема маневрирования воздушных судов в зоне

ожидания, или необходимости в потере высоты на начальном этапе захода на посадку, или вывода воздушного судна на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен;

эксплуатационный минимум аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) - ограничения использования аэродрома для:

а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и (или) видимости и при необходимости параметрами облачности;

б) посадки при выполнении точных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H), соответствующих эксплуатационной категории;

в) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H); и

г) посадки при выполнении неточных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;

точные заходы на посадку и посадки - заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки. Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных;

характерная точка до посадки - точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка;

характерная точка после взлета - точка в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.

Приказ Минтранса РФ от 12 сентября 2008 г. N 147
"Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к членам
экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию
воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам)
гражданской авиации"

В соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1, (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. I), ст. 3616) и в целях реализации стандартов Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации".

2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования.

Министр

И.Е. Левитин

Зарегистрировано в Минюсте РФ 20 ноября 2008 г.
Регистрационный N 12701

Федеральные авиационные правила

"Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации"

I. Общие положения

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации"*(1) и со статьями 32, 33 и 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу").

1.2. Настоящие Правила определяют требования к лицам авиационного персонала, осуществляющим функции, установленные для обладателей следующих свидетельств:

- частного пилота (самолет, дирижабль, вертолет);
- коммерческого пилота (самолет, дирижабль, вертолет);
- пилота многочленного экипажа (самолет);
- линейного пилота (самолет, вертолет);
- пилота планера;
- пилота свободного аэростата;
- пилота сверхлегкого воздушного судна;
- штурмана;
- бортрадиста;
- бортинженера (бортмеханика);
- бортпроводника;
- бортоператора;
- специалиста по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники;
- сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера.

1.3. Выполнение функций члена экипажа воздушных судов, специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера гражданской авиации осуществляется лицом, удовлетворяющим требованиям настоящих Правил и имеющим действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками.

1.4. В свидетельствах, указанных в пункте 1.2 настоящих Правил, приводятся сведения, установленные в приложении 2 к настоящим Правилам.

1.5. Для выполнения предусмотренных настоящими Правилами функций члена экипажа воздушного судна, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, к свидетельству, выданному другим государством - членом ИКАО, необходимо иметь разрешение, выдаваемое уполномоченным органом, которое является неотъемлемой частью свидетельства.

Уполномоченный орган указывает в разрешении срок его действия, который не может превышать срока действия самого свидетельства и может ограничить разрешенные функции обладателя свидетельства.

1.6. Обладатель свидетельства не осуществляет функций, предусмотренных

свидетельством и соответствующими квалификационными отметками, если он не отвечает требованиям, установленным настоящими Правилами.

1.7. В случаях, установленных настоящими Правилами, обладатель свидетельства должен иметь действующее медицинское заключение, выданное в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, борпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50*(2).

1.8. При ухудшении состояния здоровья обладателя свидетельства, препятствующем безопасному выполнению предусмотренных его свидетельством функций, запрещается выполнять такие функции.

1.9. Обладателям предусмотренных в настоящем Правилах свидетельств запрещается выполнять функции, предоставляемых свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества*(3).

1.10. Члены летных экипажей в установленном порядке ведут записи об опыте летной эксплуатации воздушного судна.

1.11. Члены летных экипажей (пилоты, штурманы и бортрадисты), осуществляющие ведение радиотелефонной связи на борту воздушного судна при выполнении международных полетов, должны отвечать требованиям, установленным Федеральными авиационными правилами "Требования к членам летных экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации при подготовке к выполнению международных полетов", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 июля 2007 г. N 90*(4).

1.12. В настоящих Правилах используются термины и определения, которые приведены в приложении N 1 к настоящим Правилам.

II. Общие требования к пилотам воздушных судов

2.1. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота любого из перечисленного ниже вида воздушных судов, необходимо получить свидетельство, предусмотренное настоящими Правилами:

- самолет;
- дирижабль объемом более 4600 м³;
- свободный аэростат;
- планер;
- вертолет;
- сверхлегкое воздушное судно с массой конструкции более 115 кг.

2.2. При выдаче свидетельства пилота в свидетельство вносится отметка о виде воздушного судна и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки знаний, навыков (умений).

2.3. Обладатель свидетельства частного пилота, коммерческого пилота или линейного пилота для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов должен получить соответствующую квалификационную отметку о виде воздушного судна, выдаваемую при условии выполнения требований настоящих Правил, установленных для соответствующего вида воздушного судна.

2.4. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна, пилота планера или пилота свободного аэростата для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов получают новое свидетельство пилота соответствующего вида

воздушного судна.

2.5. Обладатель свидетельства пилота не допускается к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота, если обладатель свидетельства не получил соответствующей отметки о классе согласно положениям пункта 2.6 настоящих Правил или отметки о типе воздушного судна в случаях, указанных в пункте 2.7 настоящих Правил.

2.6. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота на самолете, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, кроме указанных в подпункте "в" пункта 2.7 настоящих Правил случаев, обладатель свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку о классе:

- а) с одним двигателем, сухопутный;
- б) с одним двигателем, гидросамолет;
- в) многодвигательный, сухопутный;
- г) многодвигательный, гидросамолет.

Квалификационная отметка о классе воздушного судна вносится в свидетельство, если кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельству для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

2.7. Обладатель свидетельства пилота должен получить квалификационную отметку о типе воздушного судна для эксплуатации:

а) воздушного судна, в сертификате типа или в руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что для его эксплуатации требуется второй пилот;

б) вертолета, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота;

в) любого воздушного судна, когда это предусмотрено в сертификате типа на это воздушное судно.

Если функции пилота ограничиваются только функциями второго пилота, то в квалификационной отметке о типе воздушного судна указывается это ограничение.

2.8. Обладатель квалификационной отметки о типе воздушного судна, требуемой в соответствии с подпунктом "а" пункта 2.7 настоящих Правил, должен:

а) приобрести под контролем инструктора опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или соответствующем пилотажном тренажере в следующих областях:

обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;

особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования, например силовой установки, приборов и систем воздушного судна, его планера;

при необходимости выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;

порядок действий при потере членом экипажа работоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию;

взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;

б) продемонстрировать умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушного судна или второго пилота;

в) продемонстрировать знания, указанные в подпункте "б" пункта 6.1 настоящих Правил.

2.9. Кандидат на получение квалификационной отметки о типе воздушного судна, требуемой в соответствии с подпунктами "б" и "в" пункта 2.7 настоящих Правил, должен продемонстрировать умения и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов.

2.10. При отсутствии квалификационной отметки о типе воздушного судна, предусмотренной в пункте 2.7 настоящих Правил, владелец свидетельства для выполнения учебных и исследовательских полетов или полетов с конкретной специальной целью, не связанных с получением платы или перевозками пассажиров, получает специальное разрешение от уполномоченного органа на выполнение указанного полета (полетов).

2.11. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота при полетах по правилам полета по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, обладатель свидетельства должен иметь квалификационную отметку о праве выполнения полетов по приборам, соответствующую виду воздушного судна.

2.12. Для осуществления летного обучения обладатель свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку "пилот-инструктор" и квалификационные отметки, позволяющие выполнять функции командира воздушного судна класса/типа, на котором производится обучение.

Лицо, занимающееся обучением на пилотажном тренажере, должно иметь или имело ранее квалификационную отметку "пилот-инструктор" в свидетельстве пилота или специальное разрешение уполномоченного органа.

2.13. Обучаемому лицу или владельцу свидетельства пилота засчитывается в налет время, в течение которого он выполнял полеты самостоятельно, с инструктором на самолете с двойным управлением и в качестве командира воздушного судна, которое включается в общее время налета, необходимого для получения свидетельства пилота.

Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, но для эксплуатации которого возможно наличие второго пилота, засчитывается не более 50% полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.

2.14. Время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, включающим второго пилота, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

Время, в течение которого обладатель свидетельства второго пилота выполняет под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна (командир воздушного судна под наблюдением), засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

2.15. Не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее:

возраста 60 лет; или

возраста 65 лет, в случае выполнения полетов в экипаже с другим пилотом,

старше 60 лет.

2.16. Не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

2.17. При обучении с целью получения свидетельства пилота к самостоятельным полетам обучаемое лицо допускается только под контролем или по письменному разрешению пилота-инструктора, соответствующему требованиям пункта 2.12 настоящих Правил.

2.18. При обучении с целью получения свидетельства пилота обучаемое лицо допускается к самостоятельным полетам, если он имеет действующее медицинское заключение первого или второго класса.

2.19. Студенты и курсанты высших и средних учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов должны иметь медицинское свидетельство первого класса.

2.20. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при перевозке пассажиров только в случае, если он в предшествующие 90 дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок на воздушном судне того же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при перевозке пассажиров ночью только в случае, если в течение в предыдущих 90 дней он выполнил не менее трех посадок ночью на воздушном судне того же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

2.21. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при полетах по правилам полетов по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, только если в течение последних 6 календарных месяцев:

он выполнил, как минимум, шесть заходов по приборам в фактических или имитируемых условиях полетов по приборам на воздушном судне того же вида или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида; или

прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором на воздушном судне соответствующего вида или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида, включающую выполнение схем полета и маневров, указанных в подпункте "д" пункта 7.1 настоящих Правил.

2.22. Обладатель свидетельства пилота не выполняет функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна:

на воздушном судне, сертифицированном для полетов с одним пилотом, только если он в течение предшествующих 24 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором;

на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется второй пилот, только если он в течение предшествующих 12 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует пилоту-инструктору:

а) необходимый уровень теоретических знаний и знаний воздушного законодательства Российской Федерации в области деятельности в течение не менее часа; и

б) в течение не менее часа навыки (умения) управления воздушным судном в полете или на комплексном тренажере, допущенном уполномоченным органом к эксплуатации (использованию) для подготовки авиационного персонала.

При положительных результатах указанных проверок пилот-инструктор делает

соответствующую запись в летную книжку.

III. Требования к частному пилоту

3.1. Обладатель свидетельства частного пилота должен:

а) быть старше 18 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законы и правила, касающиеся выполнения функций обладателя свидетельства частного пилота;

основы полета;

общие знания конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушного судна;

принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений соответствующего вида воздушных судов и их силовых установок;

эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики, выполнения расчетов массы и центра тяжести (центровки);

практического применения взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

предполетной подготовки и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов для авиации общего назначения; подготовки и заполнения планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка донесений о местоположении; выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; порядка получения и использования метеорологической информации; измерения высоты; опасных метеорологических условий; порядка установки высотомеров;

практических аспектов аэронавигации (самолетовождения) и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

применения методов контроля факторов угроз и ошибок в эксплуатационной обстановке;

использования аэронавигационной документации; авиационных кодов и сокращений;

соответствующих мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в спутном следе от воздушного судна и других опасных для полета явлений;

для вертолетов - трансмиссии; режима "вихревого кольца", земного резонанса, срыва на отступающей лопасти, динамического опрокидывания и других опасных ситуаций;

для дирижаблей - физические характеристики и практическое применение газов; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

правил ведения связи и фразеологии применительно к полетам по правилам

визуальных полетов; действий при отказе связи;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, указанные в подпункте "б" пункта 3.3, подпункте "б" пункта 3.4 или подпункте "б" пункта 3.5 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

управлять воздушным судном в пределах ограничений его характеристик;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации (самолетовождения);

постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

г) иметь действующее медицинское заключение первого или второго класса.

3.2. Обладатель свидетельства частного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 и 2.5-2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира или второго пилота воздушного судна соответствующего вида и типа (класса), не занятого в коммерческих воздушных перевозках. Частный пилот может осуществлять оперативное обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

Для осуществления полетов ночью обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с пилотом-инструктором по выполнению полетов в ночное время, включающее взлеты, посадки и навигацию (самолетовождение).

3.3. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "самолет":

а) должен иметь налет на самолете не менее 40 ч или 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 5 ч налета на тренажере;

должен иметь не менее 10 ч самостоятельного налета на самолетах под руководством пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, при этом, по крайней мере, один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах;

должен иметь не менее 1 ч налета по приборам;

должен иметь 3 часа налета ночью, включая выполнение пяти взлетов и посадок ночью, выполняя обязанности командира воздушного судна, если предполагается осуществление функций ночью.

В общий налет может засчитываться 10% налета на других видах воздушных судов, кроме дирижабля, но суммарно не более 10 ч;

б) должен пройти летную подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угроз и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и положения центра тяжести (центровки), осмотр и обслуживание самолета;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;
полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора;
распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;
полеты на критически высоких воздушных скоростях;
взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
взлеты с коротким разбегом (с укороченной летной полосы и с учетом высоты полета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;
полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;
полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств;
полет при имитации аварийной ситуации, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;
полет при имитации отказа двигателя;
полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил ведения радиосвязи и фразеологии.

3.4. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "вертолет":

а) должен иметь налет на вертолете не менее 40 ч или 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолета, в который засчитывается не более 5 ч налета на тренажере;

должен иметь не менее 10 ч самостоятельного налета на вертолетах под руководством пилота-инструктора, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, в который входит, как минимум, один полет по маршруту протяженностью не менее 180 км с посадками в двух различных пунктах;

должен иметь не менее 1 ч налета по приборам;

должен иметь 3 часа налета ночью, включая выполнение пяти взлетов и посадок ночью, выполняя обязанности командира воздушного судна, если предполагается осуществление функций ночью. В общий налет засчитывается 10% налета на других видах воздушных судов, кроме дирижабля, но не более 10 ч;

б) должен пройти подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угроз и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из режима вихревого кольца; действия при падении оборотов несущего винта;

маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки: в нормальных условиях, с попутным и боковым ветром, а также с площадок, имеющих уклон;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров, в том числе вне аэродрома; быстрые торможения;

полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления

пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;

полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

полет при имитации аварийной обстановки, включая имитацию неисправностей бортового оборудования и силовой установки; заход на посадку в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

правила ведения связи и фразеологии.

3.5. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "дирижабль":

а) должен иметь налет не менее 25 ч в качестве пилота на дирижаблях, включая: не менее 3 ч учебного налета по маршруту на дирижабле с выполнением одного полета по маршруту общей протяженностью не менее 45 км;

не менее 5 взлетов и 5 посадок до полной остановки на аэродроме с выполнением перед каждой посадкой полета по установленной схеме движения в зоне аэродрома;

не менее 3 ч полета по приборам;

не менее 5 ч полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна;

б) должен пройти летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением с пилотом-инструктором, в ходе которой он получает опыт в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;

движение по аэродрому и полеты по воздушным трассам (местным воздушным линиям), правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;

методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам;

взлеты, посадки и уход на второй круг;

техника взлета в максимальном режиме (с учетом пролета препятствий);

полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

навигация, полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств;

порядок действий в аварийной ситуации, распознавание утечек газа, включая имитацию отказов оборудования дирижабля;

правила ведения связи и фразеологии.

IV. Требования к обладателю свидетельства коммерческого пилота

4.1. Обладатель свидетельства коммерческого пилота должен:

а) быть старше 18 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций обладателя свидетельства

коммерческого пилота;
основ полета;
общих знаний конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушных судов;
принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;
эксплуатационных ограничений соответствующего вида воздушных судов и их силовых установок;
эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;
влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна, выполнения расчетов массы и центра тяжести (центровки);
практического применения взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;
использования и проверки исправности оборудования и систем соответствующих видов воздушных судов;
правил технического обслуживания планера, систем и силовых установок соответствующих видов воздушных судов;
для дирижаблей - физических характеристик и практического применения газов;
предполетной подготовки и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов; подготовки и заполнения планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка донесений о местоположении; выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;
возможностей человека, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;
понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; порядка получения и использования метеорологической информации; измерения высоты; опасных метеорологических условий; порядка установки высотометров;
авиационной метеорологии; климатологии соответствующих районов и ее влияния на авиацию; перемещения областей низкого и высокого давления; структур атмосферных фронтов; возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия полета по маршруту, взлета и посадки;
причин распознавания и последствий обледенения; порядка входа во фронтальную зону; обхода района с опасными метеоусловиями;
аэронавигации (самолетовождения), включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств; понимания принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работ бортового оборудования;
применения методов контроля факторов угроз и ошибок в эксплуатационной обстановке;
использования аэронавигационной информации, понимания авиационных кодов и сокращений;
соответствующих мер предосторожности и действий в аварийной обстановке;
эксплуатационных правил перевозки грузов; потенциальных рисков перевозки опасных грузов;
требований и практики инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке из него;
для дирижаблей и вертолетов - влияния грузов на внешней подвеске;
для дирижаблей - использования, ограничения и эксплуатационной надежности

авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления дирижаблем и навигации; использования, точности и надежности навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавания радионавигационных средств; принципов и характеристик автономных навигационных средств и систем; работы бортового оборудования;

для вертолетов - трансмиссии; режимов вихревого кольца; земного резонанса; срыва на отступающей лопасти; динамического опрокидывания и других опасных ситуаций; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

правил ведения связи и фразеологии при полетах по правилам визуальных полетов; действий при отказе связи;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида схемы и маневры, указанные в подпункте "б" пункта 4.3, подпункте "б" пункта 4.4 или подпункте "б" пункта 4.5 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угроз и ошибок;

управлять воздушным судном в пределах ограничений его летно-технических характеристик;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации (самолетовождения);

постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

4.2. Обладатель свидетельства коммерческого пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 и 2.5-2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции:

обладателя свидетельства частного пилота воздушного судна соответствующего вида;

командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;

командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;

второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

Для осуществления полетов ночью обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с пилотом-инструктором по выполнению полетов в ночное время, включающее взлеты, посадки и навигацию (самолетовождение).

4.3. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "самолет":

а) должен иметь налет на самолете не менее 200 ч или 150 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, в который засчитываются не более 10 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

100 ч налета в качестве командира воздушного судна или, если кандидат прошел курс обучения по утвержденной программе, 70 ч в качестве командира

воздушного судна;

20 ч полета, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;

10 ч полета в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч может летать по приборам на тренажере;

5 ч полета ночью, если предполагается осуществление функций ночью, включая выполнение пяти взлетов и пяти посадок в качестве командира воздушного судна;

б) должен пройти летную подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и положения центра тяжести (центровки), осмотр и обслуживание самолета;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

полеты с асимметричной тягой при выдаче пилотам квалификационных отметок типа и класса самолетов с несколькими двигателями;

полеты на критически высоких воздушных скоростях;

взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов;

полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

полет при имитации аварийной ситуации, включая имитацию неисправностей бортового оборудования и силовой установки;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил ведения радиосвязи и фразеологии;

4.4. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "вертолет":

а) должен иметь налет не менее 150 ч или 100 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолета, в который засчитывается не более 10 ч полета на тренажере.

В указанный налет входит:

35 ч полета в качестве командира воздушного судна;

10 ч полета, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;

10 ч полета, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

5 ч полета в ночное время, если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве командира воздушного судна;

б) должен пройти подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации вертолетов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

движение по аэродрому и полеты по воздушным трассам (местным воздушным линиям), правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из вихревого кольца; действия при снижении оборотов несущего винта;

маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки: в нормальных условиях, с попутным и боковым ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; использование площадок ограниченных размеров; быстрые торможения;

висение вне зоны влияния земли; по необходимости полеты с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;

основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;

полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

правила ведения связи и фразеологии.

4.5. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "дирижабль":

а) должен иметь налет не менее 200 ч;

в указанный налет входит не менее:

50 ч налета в качестве пилота на дирижаблях;

30 ч налета на дирижаблях в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением, включая не менее:

10 ч налета, выполняя полеты по маршрутам, и

10 ч налета, выполняя полеты ночью;

40 ч налета, выполняя полеты по приборам, из которых 20 ч составляет время полетов и 10 ч - время полетов на дирижаблях;

20 ч налета летной подготовки на дирижаблях, предусмотренной в подпункте "б" пункта 4.5 настоящих Правил;

б) должен пройти летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и

обслуживание дирижаблей;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

методы и правила выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийных условиях и используемые сигналы;

управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров;

распознавание утечки;

взлеты и посадки в нормальных условиях;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

полет по правилам полетов по приборам;

полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются;

порядок действий в аварийной ситуации, в том числе при имитации отказов бортового оборудования;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

правила ведения связи и фразеологии.

V. Требования к обладателю свидетельства пилота многочленного экипажа самолета

5.1. Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа самолета должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и отвечать требованиям, указанным в подпункте "б" пункта 6.1 настоящих Правил;

в) получить опыт выполнения полетов и подготовку, продемонстрировать навыки и умения, установленные в Приложении 1 к Конвенции о международной гражданской авиации;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

5.2. Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 и 2.5-2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок может осуществлять функции:

а) при условии соблюдения требований, указанных в пункте 3.3 - обладателя свидетельства частного пилота самолета;

б) пилота при полетах по правилам полетов по приборам согласно квалификационной отметке о праве полетов по приборам;

в) второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота;

г) прежде чем осуществлять функции обладателя свидетельства коммерческого пилота для выполнения полетов на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства демонстрирует свое соответствие требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота, указанным в подпункте "б" пункта 4.1, подпункте "в" пункта 4.1 и подпункте "б" пункта 4.3 применительно к соответствующему типу самолета;

д) прежде чем осуществлять функции обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом, обладатель свидетельства

демонстрирует способность выполнять функции командира воздушного судна при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам и отвечает указанным в подпункте "б" пункта 7.1 требованиям к умениям применительно к классу/типу самолета.

VI. Требования к линейному пилоту

6.1. Обладатель свидетельства линейного пилота должен:

а) быть старше 21 года;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций линейного пилота; правила обслуживания воздушного движения;

основ полета;

общих характеристик и ограничений электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот;

принципов работы, правил эксплуатации и ограничений силовых установок воздушных судов; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

правил эксплуатации и ограничений соответствующих видов воздушных судов; влияния атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

использования и проверки исправности оборудования систем соответствующих воздушных судов;

пилотажных приборов; компасов; гироскопических приборов, эксплуатационных ограничений и воздействия преемственности; правил и порядка действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов;

правил технического обслуживания планеров, систем и силовых установок соответствующих воздушных судов;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; выполнения расчетов массы и центровки;

использования и практического применения параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском полете;

предполетного планирования и оперативного планирования полета по маршруту, подготовки и представления планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка установки высотомера;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов, кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерения высоты;

авиационной метеорологии; климатологии; перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

причин, распознавания и последствия обледенения; порядка входа во фронтальную зону; обхода районов с опасными метеоусловиями;

для самолетов - метеорологии на больших высотах, включая понимания и использования метеосводок, карт и прогнозов; струйных течений;

самолетовождения, включая использования аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особых навигационных требований в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;

использования, учета ограничений и эксплуатационной надежности авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления воздушным судном и навигации;

использования, навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;

принципов и характеристик автономных навигационных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работы бортового оборудования;

применения методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке; правил безопасности полетов;

эксплуатационных правил грузовых перевозок и перевозок опасных грузов;

требований и практики инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;

для вертолетов - трансмиссии; режима "вихревого кольца"; земного резонанса; срыва на отступающей лопасти; динамического опрокидывания и других опасных ситуаций; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях; влияния грузов на внешней подвеске на характеристики управляемости;

правил ведения связи и фразеологии; действия при отказе связи.

Кроме того, обладатель свидетельства линейного пилота самолета отвечает требованиям, указанным в подпунктах "а" и "в" пункта 7.1 настоящих Правил;

в) должен продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, следующие процедуры и маневры:

предполетную подготовку, включая подготовку плана полета и представление плана полета;

обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета;

порядок действий в особых и аварийных случаях и маневры, связанные с отказами и неисправностями такого оборудования, как силовые установки, системы и планер;

порядок действий в случаях потери работоспособности членами экипажа и взаимодействие в экипаже, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа и использование контрольных карт;

для самолета - порядок действий и маневры при выполнении полетов по правилам полетов по приборам, указанные в подпункте "д" пункта 7.1 настоящих Правил, включая полеты с имитацией отказа двигателя.

Кандидат на получение свидетельства линейного пилота должен продемонстрировать способность выполнять процедуры и маневры, указанные в настоящем пункте, со степенью компетенции, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах ограничений его летно-технических характеристик, обеспечивая успешное выполнение

схемы полета или маневра;

управлять самолетом с автопилотом, работающим в режиме, соответствующем этапу полета, и знать особенности его работы в различных режимах;

точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке;

осуществлять взаимодействие с другими членами летного экипажа и демонстрировать способность эффективно выполнять процедуры на случай потери работоспособности членами экипажа и обеспечения координации членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа, соблюдение штатных эксплуатационных процедур и использование контрольных карт;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

6.2. Обладатель свидетельства линейного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 и 2.5-2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции:

обладателя свидетельства частного пилота и коммерческого пилота воздушного судна разрешенного вида;

командира воздушного судна разрешенного вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов с более чем одним пилотом.

Если обладатель свидетельства линейного пилота до этого имел только свидетельство пилота многочленного экипажа и не отвечает требованиям, установленным в подпунктах "а" и "г" пункта 5.2 настоящих Правил, то он допущен выполнять функции пилота только в составе многочленного экипажа самолета.

6.3. Кроме требований, установленных в пунктах 6.1 и 6.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "самолет":

а) должен иметь налет не менее 1500 ч в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 100 часов налета на тренажере.

В указанный налет входит:

500 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением; или 250 ч в качестве командира воздушного судна; или не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением;

75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 ч;

100 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

б) кандидат должен пройти подготовку на самолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа.

6.4. Кроме требований, установленных в пунктах 6.1 и 6.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "вертолет":

а) должен иметь налет не менее 1000 ч в качестве пилота вертолетов, в который засчитывается не более 100 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

250 ч в качестве командира воздушного судна или не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением;

30 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

50 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

б) кандидат должен пройти подготовку на вертолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота вертолета.

VII. Требования, предъявляемые к обладателю свидетельства частного пилота или коммерческого пилота для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам

7.1. Обладатель свидетельства частного пилота или коммерческого пилота для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам должен:

а) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся правил полетов по приборам, соответствующей практики и правил обслуживания воздушного движения;

использования, ограничений и пригодности к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по правилам полетов по приборам и в метеорологических условиях полета по приборам; использования и ограничения автопилота;

компасов, их ошибок из-за крена и воздействия ускорения; гироскопических приборов, их эксплуатационных ограничений и воздействия прецессии; правила и порядок действий при неисправностях различных пилотажных приборов;

предполетной подготовки и проверок, соответствующих полету по правилам полетов по приборам;

оперативного планирования полета; подготовки и представления планов полета по правилам полетов по приборам;

возможностей человека при осуществлении полетов на воздушных судах по приборам, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

авиационной метеорологии; понимания и использования карт, сводок и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

причин, распознавания и последствий обледенения двигателей и планера; правил прохода фронтальных зон; обхода опасных метеоусловий;

для вертолетов - последствий обледенения несущего винта;

практической аэронавигации (самолетовождения) с использованием радионавигационных средств;

использования, навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавания радионавигационных средств;

применения методов контроля факторов угрозы и ошибок в условиях

эксплуатации;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений, а также контрольных карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

мер предосторожности и правил действий в аварийной обстановке; мер безопасности, связанных с полетами по правилам полетов по приборам; критериев полета препятствий;

правил ведения связи и фразеологии, применяемых при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам; действий, предпринимаемых в случае потери связи;

б) продемонстрировать на воздушном судне способность выполнять схемы полетов и маневры, указанные в подпункте "д" пункта 7.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление воздушным судном, обеспечивая успешное выполнение маневра или плана полета;

в) продемонстрировать способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя, если предполагается осуществлять функции, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, на многодвигательных воздушных судах;

г) иметь свидетельство частного пилота или коммерческого пилота запрашиваемого вида воздушных судов;

д) иметь налет не менее:

50 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, из них не менее 10 ч на воздушных судах запрашиваемого вида;

40 ч, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из них:

10 ч на воздушных судах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, 30 ч на комплексном тренажере или не более 20 ч наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством пилота-инструктора.

Пилот-инструктор обеспечивает получение кандидатом опыта эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по правилам полетов по приборам;

предполетный осмотр, использование контрольных карт проверки перед рулением и взлетом;

порядок действий и маневры при выполнении полетов по правилам полетов по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, включая:

переход на полет по приборам после взлета;

стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;

схемы полета по маршруту по правилам полетов по приборам;

полет в зоне ожидания;

заходы на посадку по приборам;
порядок ухода на второй круг;
посадки после выполнения заходов на посадку по приборам.

Если выполнение полетов по приборам должны осуществляться на воздушном судне с несколькими двигателями, то кандидат проходит летную подготовку на таком воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением под руководством пилота-инструктора.

7.2. Обладатель свидетельства частного пилота или коммерческого пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 и 2.5-2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметках в свидетельстве может выполнять на воздушных судах полеты по правилам полетов по приборам.

Для выполнения полетов на многодвигательных воздушных судах обладатель свидетельства пилота должен продемонстрировать способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего типа исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя.

Пилоты, выполняющие полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов, должны иметь квалификационную отметку о праве полетов по приборам по каждому виду.

VIII. Требования, предъявляемые к обладателю квалификационной отметки "пилот-инструктор"

8.1. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" должен:

а) пройти подготовку по утвержденной программе и соответствовать требованиям, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве;

б) обладать знаниями:

методики практического обучения;
по оценке успеваемости курсантов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;
процесса усвоения материала;
элементов эффективного обучения;
по оценке и проверке уровня знаний курсантов, теории обучения;
разработки программы подготовки;
планирования урока;
методики аудиторного обучения;
использования учебных средств, включая тренажеры имитации полета;
по проведению анализа и исправлению ошибок учащихся;
возможностей человека применительно к летной подготовке, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

опасности, связанной с имитацией отказов систем на воздушном судне;

в) продемонстрировать способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех типах и классах воздушных судов, по которым предусматривается осуществление функций пилота-инструктора, включая предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку;

г) пройти курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методов практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок курсантов и уметь применять на практике методику

выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

8.2. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 и 2.5-2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может:

контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов;

проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства частного пилота, свидетельства коммерческого пилота, свидетельства пилота многочленного экипажа, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора;

при наличии отметки "экзаменатор" проверять знания, навыки и умения, установленные настоящими Правилами, у пилотов, подготовленных другими инструкторами.

IX. Требования к пилоту планера

9.1. Обладатель свидетельства пилота планера должен:

а) быть старше 16 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота планера;

правил полетов; соответствующих практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов работы систем и приборного оборудования планеров;

эксплуатационных ограничений планеров; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

использования и практического применения параметров стартовых, посадочных и других характеристик;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов авиации общего назначения; порядка установки высотомера; выполнения полетов в районах с интенсивным движением;

о возможностях человека применительно к пилоту планера, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

различных методов запуска (старта) и соответствующего порядка действий;

по мерам предосторожности и действиям в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

основ полета применительно к планерам;

в) иметь налет не менее 6 ч в качестве пилота планера, включая 2 ч самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок;

приобрести опыт эксплуатации планеров в областях:

предполетной подготовки, включая сборку и осмотр планера;
выполнения технических приемов и правил, применяемых при использовании методов старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, действий в аварийной обстановке и использования сигналов;
выполнения полетов по схемам движения, методов и мер, применяемых для предотвращения столкновений;
управления планером с помощью внешних визуальных ориентиров;
выполнения полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;
распознавания начального и развившегося сваливания и вывод из него и из крутого снижения по спирали;
осуществления запуска, заходов на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;
выполнения полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;
действий в аварийной обстановке;
г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в подпункте "в" пункта 9.1 настоящих Правил, а также умение:
распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
управлять планером в пределах его ограничений;
плавно и точно выполнять все маневры;
принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
применять знания в области аэронавигации;
постоянно осуществлять управление планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;
д) пилот планера должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

9.2. Обладатель свидетельства пилота планера при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.12, 2.13, 2.14, 2.17-2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта.

При осуществлении полетов с пассажирами на борту обладатель свидетельства пилота планера должен иметь налет не менее 10 ч.

Х. Требования к пилоту свободного аэростата

10.1 Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата должен:

а) быть старше 16 лет;

б) обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота свободного аэростата; правил полета; практики и правил обслуживания воздушного движения;
принципов действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования;
эксплуатационных ограничений свободных аэростатов; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

физических характеристик и практического применения газов, используемых в свободных аэростатах;

влияния загрузки на летные характеристики; расчетов массы;
использования и практического применения параметров стартовых, посадочных
и других летно-технических характеристик, включая влияние температуры;
предполетного планирования и планирования полета по маршруту при
выполнении полетов по правилам визуальных полетов; порядка установки высотомера,
выполнения полетов в районах с интенсивным движением;
о возможностях человека применительно к пилоту свободного аэростата,
включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;
применения основ авиационной метеорологии, правил получения и
использования метеорологической информации; измерения высоты;
практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования
аэронавигационными картами;
использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и
сокращений;
соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке,
включая действия, предпринимаемые с целью обхода района опасных метеоусловий,
турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;
основ полета применительно к свободным аэростатам;
в) иметь налет не менее 16 ч в качестве пилота на свободных аэростатах,
включая 8 запусков и подъемов, из которых один должен быть самостоятельным;
приобрести опыт эксплуатации свободных аэростатов в областях:
предполетной подготовки, включая сборку, оснастку, наполнение, швартовку и
осмотр аэростата;
выполнения технических приемов и правил, применяемых при запуске и
подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной
обстановке и используемые сигналы;
осуществления мер предотвращения столкновений;
управления свободным аэростатом с помощью внешних визуальных
ориентиров;
распознавания режима быстрого спуска и выход из него;
выполнения полета по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов
счисления пути;
выполнения заходов на посадку и посадки, включая порядок обращения с
аэростатом на земле;
действий в аварийной обстановке.
Для выполнения полетов ночью пилот свободного аэростата должен получить
под контролем пилота-инструктора опыт эксплуатации аэростатов в ночных условиях.
Для выполнения полетов с пассажирами на борту за плату обладатель
свидетельства пилота свободного аэростата должен иметь налет не менее 35 ч, включая
не менее 20 ч в качестве пилота свободного аэростата;
г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира
свободного аэростата полеты и маневры, указанные в подпункте "в" пункта 10.1
настоящих Правил, а также умение:
распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;
плавно и точно выполнять все маневры;
принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять
наблюдение в полете;
применять знания в области аэронавигации;
постоянно осуществлять управление свободным аэростатом, обеспечивая

успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот свободного аэростата должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

10.2. Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.12, 2.13, 2.14, 2.17-2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на свободных аэростатах, в которых используется соответственно горячий воздух или газ.

Прежде чем осуществлять указанные права ночью, обладатель свидетельства получает под контролем пилота-инструктора опыт эксплуатации свободных аэростатов во время ночных полетов.

XI. Требования к пилоту сверхлегкого воздушного судна

11.1. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен:

а) быть старше 16 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

практической аэродинамики соответствующего класса сверхлегкого воздушного судна, конструкции и эксплуатации сверхлегкого воздушного судна;

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна; правил полетов; практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов работы систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

использования и практического применения параметров взлетных (стартовых), посадочных и других летно-технических характеристик;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту; выполнения полетов в районах с интенсивным движением;

возможностей человека применительно к пилоту сверхлегкого воздушного судна, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных явлений;

основ полета применительно к пилоту сверхлегкого воздушного судна;

в) иметь налет:

на сверхлегких воздушных судах, оборудованных силовой установкой, - не менее 25 ч в качестве пилота сверхлегкого воздушного судна, включая 12 часов самостоятельного налета, 5 ч - по маршруту, не менее 30 самостоятельных взлетов и посадок, из которых 6 посадок с задресселированным (выключенным) двигателем;

на сверхлегких воздушных судах без силовой установки - общий налет 12 ч, 12 полетов продолжительностью более 10 мин. каждый и 5 полетов - более 30 мин. каждый, 3 полета по маршруту на дальность не менее 1,5 км;

приобрести опыт эксплуатации сверхлегких воздушных судов в областях:

предполетной подготовки, включая сборку и осмотр сверхлегкого воздушного судна;

выполнения технических приемов и правил, применяемых при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядка действий в аварийной обстановке и использование сигналов;

выполнения полетов по схемам движения, методов и мер, применяемых для предотвращения столкновений;

управления с помощью внешних визуальных ориентиров;

выполнения полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавания начального и развившегося сваливания и вывод из него, складывания крыла, если применимо, и других опасных режимов полета;

предотвращения выхода на опасные режимы полета;

взлетов, посадок в нормальных условиях, при боковом ветре, посадок с выключенным двигателем;

выполнения полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

порядка действий в аварийной обстановке;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира сверхлегкого воздушного судна полеты и маневры, указанные в подпункте "в" пункта 11.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять сверхлегким воздушным судном в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот сверхлегкого воздушного судна должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

11.2. Для выполнения функций пилот сверхлегкого воздушного судна должен получить квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна:

с балансирным управлением (дельтаплан, дельталет);

с аэродинамическим управлением (автожир, вертолет, самолет);

со смешанным управлением (парплан).

11.3. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.12, 2.13, 2.14 и 2.17-2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметках в свидетельстве может осуществлять функции командира любого сверхлегкого воздушного судна, если обладатель свидетельства прошел подготовку, продемонстрировал навыки на сверхлегком воздушном судне разрешенного класса. Квалификационная отметка о виде воздушного судна включает указание на разрешенный класс сверхлегкого воздушного судна.

Для выполнения полетов с водной поверхности обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен иметь налет не менее 12 ч в соответствующей конфигурации сверхлегкого воздушного судна.

11.4. Для выполнения авиационных работ обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен:

иметь общий налет не менее 80 ч в течение не менее одного года, из них налет при обучении авиационным работам не менее 20 ч и выполнил 50 полетов с площадок вне аэродрома;

пройти подготовку по программе, включающей получение знаний о технологии выполняемых работ, характеристиках веществ и оборудования, используемых при выполнении авиационных работ;

выполнить полеты под руководством пилота-инструктора, включающие специальные маневры, иметь общий налет не менее 80 ч в течение не менее одного года, из них при обучении авиационным работам не менее 20 ч и выполнить 50 полетов с площадок вне аэродрома.

11.5. Если предполагается выполнять работы по оценке летной годности, то пилот сверхлегкого воздушного судна должен иметь общий налет на сверхлегких воздушных судах не менее 200 ч, опыт полетов не менее чем на 5 сверхлегких воздушных судах различной конструкции. Отметка о праве проведения работ по оценке летной годности вносится в свидетельство.

11.6. Для получения квалификационной отметки "Пилот сверхлегкого воздушного судна - инструктор" обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен иметь налет не менее 100 ч, из них в течение последних 2 лет:

на безмоторных сверхлегких воздушных судах - 40 ч;

на обучение инструкторской работе - не менее 25 ч.

XII. Требования к обладателю свидетельства штурмана

12.1. Обладатель свидетельства штурмана должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства штурмана; соответствующей практики и правил обслуживания воздушного движения;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

использования взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила полета на крейсерском режиме;

предполетной подготовки и выполнения полета по маршруту; подготовки и представления планов полета для целей организации воздушного движения; порядка установки высотомера;

возможностей человека применительно к штурману, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

понимания и практического применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерения высоты;

авиационной метеорологии; климатологии соответствующих районов, оказывающей влияние на авиацию; перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, влияющих на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

методов счисления пути, выполнения полетов по изобарической поверхности и правил астронавигации; использования аэронавигационных карт, радионавигационных

средств и систем зональной навигации; особых навигационных требований к полетам по маршрутам большой протяженности;

использования авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;

использования навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавания радионавигационных средств;

принципов, характеристик и порядка использования автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работы бортового оборудования;

небесной сферы, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировки секстантов; заполнения навигационной документации;

определения единиц измерения и формул, используемых в аэронавигации;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов, сокращений и контрольных карт при взлете, полете по маршруту, снижении и заходе на посадку по приборам;

основ полета;

правил ведения связи и фразеологии;

в) иметь налет не менее 200 ч на воздушных судах, выполняющих полеты по маршруту, включая не менее 30 ч полетов ночью;

уметь определять в полете местонахождение воздушного судна и применять данную информацию для осуществления навигации воздушного судна с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства;

уметь выполнять обязанности штурмана воздушного судна, а также уметь:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

12.2. Обладатель свидетельства штурмана при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.12 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции штурмана на любом типе воздушного судна.

Для ведения радиотелефонной связи при международных полетах, обладатель свидетельства штурмана должен соответствовать требованиям, указанным в пункте 1.11 настоящих Правил.

ХIII. Требования к обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханика)

13.1. Обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортинженера (бортмеханика);

основных принципов устройства силовых установок, газотурбинных и/или поршневых двигателей; характеристик топлива, топливных систем, включая

регулирование подачи топлива; смазочных материалов и систем смазки; устройства форсажных камер и систем впрыска, назначения и принципов работы систем зажигания и запуска двигателей;

принципов работы, правил эксплуатации и ограничения силовых установок воздушных судов; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей;

планера, органов управления, конструкции, колесных шасси, тормозов и противоголозовых устройств, ресурса по коррозии и усталости материалов; обнаружения повреждений и дефектов конструкции;

противообледенительных и водоотталкивающих систем;

систем наддува и кондиционирования воздуха, кислородных систем;

гидравлических и пневматических систем;

основ электротехники, электрических систем постоянного и переменного тока, систем электропроводки воздушных судов, металлизации и экранирования;

принципов работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связанного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;

ограничения воздушных судов;

систем пожарной сигнализации и противопожарных систем;

использования и проверки исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчетов массы и центровки;

использования и практического применения данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме;

возможностей человека применительно к бортинженеру (бортмеханику), включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

принципов технического обслуживания, правил поддержания летной годности, дефектации, предполетных осмотров, соблюдения мер предосторожности при заправке топливом и применения внешних источников питания; установленного оборудования и систем кабины;

порядка действий в нормальных, особых и аварийных условиях;

эксплуатационных правил грузовых перевозок и перевозок опасных грузов;

основ аэродинамики;

правил ведения связи и фразеологии;

в) иметь налет не менее 100 ч в качестве бортинженера (бортмеханика) на воздушном судне, в который может быть включен налет на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета под контролем бортинженера (бортмеханика) не более 50 ч.

В ходе налета кандидат получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

порядок действий в нормальных условиях;

предполетные осмотры;

правила заправки топливом, регулирование расходов топлива;

проверка документов по техническому обслуживанию;

обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;

координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа работоспособности;

определение дефектов;

действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры;

распознавание отклонений от нормы в функционировании бортовых систем;

применение особых и альтернативных (резервных) процедур;
порядок действий в аварийной обстановке;
распознавание аварийной обстановки;
применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;
г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в подпункте "в" пункта 13.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
использовать бортовые системы с учетом их характеристик и ограничений воздушного судна;
принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
применять знания в области аэронавигации;
выполнять все обязанности члена экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты его работы;
осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа.
д) иметь действующее медицинское заключение первого класса;
Бортинженер должен иметь профессиональное высшее образование, а бортмеханик - профессиональное среднее специальное образование.

13.2. Обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортинженера (бортмеханика) на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах "б" и "в" пункта 13.1 настоящих Правил.

Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортинженера (бортмеханика) обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

XIV. Требования к обладателю свидетельства бортрадиста

14.1. Обладатель свидетельства бортрадиста (далее - бортрадист) должен:

а) быть старше 18 лет;
б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в области:
правил, касающихся обладателя свидетельства бортрадиста;
правил, регулирующих эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортрадиста;
основных метеорологических элементов, явлений и связанных с ними эксплуатационных аспектов;
опасных для полетов метеорологических явлений, особых условий погоды и связанных с ними эксплуатационных аспектов;
практической работы с метеорологическими кодами и прогнозами;
радиооборудования и его эксплуатации;
электрооборудования воздушных судов и его эксплуатации;
назначений средств сбора полетной информации, решаемых ими задачи, правил эксплуатации;
назначений аварийно-спасательного снаряжения воздушных судов, правил эксплуатации;

правил ведения радиосвязи и фразеологии;
телеграфной азбуки; прием на слух сигналов азбуки Морзе;
работы на ключе;
возможностей человека применительно к бортрадисту, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

в) иметь налет не менее 100 ч в качестве бортрадиста на воздушном судне, в которое может включаться не более 50 ч налета, полученного на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета под контролем бортрадиста. В ходе полетов кандидат должен получить опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

порядок действий в нормальных условиях;
ведение радиотелефонной и радиотелеграфной связи;
обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;
координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа работоспособности;

выявления дефектов в авиационной технике;
действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры;

распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;

применение особых и альтернативных (резервных) процедур;

порядок действий в аварийной обстановке;

распознавание аварийной обстановки;

применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортрадиста воздушного судна обязанности и правила, указанные в подпункте "в" пункта 14.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

д) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

14.2. Обладатель свидетельства бортрадиста при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортрадиста на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах "б" и "в" пункта 14.1 настоящих Правил. Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортрадиста обладатель свидетельства бортрадиста должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

XV. Требования к обладателю свидетельства бортпроводника

15.1. Обладатель свидетельства бортпроводника (далее - бортпроводник) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в

следующих областях:

- правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортпроводника; практики и правил обслуживания пассажиров воздушных судов;

- влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

- возможностей человека применительно к бортпроводнику, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

- оборудования воздушных судов;

- аварийных ситуаций и выживаемости;

- организации воздушных перевозок;

- авиационной медицины и оказания первой помощи;

- в) пройти необходимую подготовку на тренажере и стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 ч;

- иметь опыт работы, полученный при выполнении функций бортпроводника под контролем бортпроводника по действиям:

- в нормальных условиях;

- в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах;

- в аварийной обстановке;

- выполнения других специальных обязанностей;

- г) демонстрировать способность выполнять обязанности бортпроводника и правила, указанные в подпункте "в" пункта 15.1 настоящих Правил, а также:

- распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

- использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

- принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

- выполнять обязанности члена каabinного экипажа;

- осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа;

- д) иметь действующее медицинское заключение второго класса.

15.2. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 настоящих Правил, при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве, обладатель свидетельства бортпроводника может осуществлять функции бортпроводника на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах пункта 15.1 настоящих Правил.

Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортпроводника обладатель свидетельства бортпроводника должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

XVI. Требования к обладателю свидетельства бортпроводника

16.1. Обладатель свидетельства бортпроводника (далее - бортпроводник) должен:

- а) быть старше 18 лет;

- б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

- правил и положений, касающихся обладателя свидетельства; соответствующей практики и правил;

- влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

возможностей человека применительно к бортоператору, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;
оборудования воздушных судов;
аварийных ситуаций - безопасность и выживаемость;
организации авиационных работ и воздушных перевозок;
выполнения других специальных обязанностей;
в) пройти стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 ч и, если необходимо, - подготовку на тренажере;
имеет опыт работы, полученный при выполнении функций бортоператора под контролем обладателя свидетельства бортоператора по действиям:
в нормальных условиях;
в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах;
в аварийной обстановке;
выполнения других специальных обязанностей;
г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортоператора обязанности и правила, указанные в подпункте "в" пункта 16.1 настоящих Правил, а также уметь:
распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;
принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа;
д) бортоператор должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

16.2. Обладатель свидетельства бортоператора при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6-1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортоператора на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах "б" и "в" пункта 16.1 настоящих Правил.

Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортоператора обладатель свидетельства бортоператора должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

XVII. Требования к специалисту по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов

17.1. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен быть старше 18 лет.

17.2. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, включая требования к летной годности, регулирующие процесс сертификации и поддержания летной годности воздушных судов, а также методов организации и процедуры технического обслуживания воздушных судов;

основ математики; единиц измерения; фундаментальных принципов и

теоретических основ физики и химии;

характеристик материалов и их применения при проектировании воздушных судов, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем воздушных судов; методов сборки; силовых установок и связанных с ними систем; механических, гидравлических, электрических и электронных источников питания; приборного оборудования и систем индикации воздушных судов; систем управления воздушным судном и бортовых систем навигационного и связанного оборудования;

выполнения работ, необходимых для сохранения летной годности воздушного судна, методов и процедур капитального ремонта, текущего ремонта, проверок, замен, модификаций или устранения дефектов конструкции воздушного судна, ее компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию воздушных судов;

возможностей человека применительно к техническому обслуживанию воздушных судов.

17.3. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационной отметки "А" должен:

быть ознакомлен с базовыми элементами предмета;

быть способен дать простое описание предмета в целом, используя общие слова или примеры;

уметь использовать типовые термины.

17.4. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок "В1" и "В2" должен:

понимать теоретические основы предмета;

уметь давать общее описание предмета, используя, если применимо, типовые примеры;

уметь читать и понимать документы, чертежи и схемы, описывающие предмет;

уметь применять свои знания на практике, используя детализированные процедуры.

Для получения квалификационной отметки "В1" или "В2" допускается демонстрация знаний в запрашиваемых областях деятельности.

17.5. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационной отметки "С" должен:

знать теорию предмета и взаимные связи с другими предметами;

уметь давать детальное описание предмета, используя теоретическую основу и примеры;

понимать и использовать математические формулы, относящиеся к предмету;

уметь читать, понимать и подготавливать статьи, простые чертежи и схемы, описывающие предмет;

уметь применять свои знания на практике, используя эксплуатационную документацию;

уметь интерпретировать результаты из различных источников и измерений и применять корректирующие действия, если требуется.

17.6. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен продемонстрировать свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами.

17.7. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен демонстрировать умение читать с приемлемым уровнем понимания на языке, на котором изложена эксплуатационная и иная документация, определяющая порядок технического обслуживания и ремонта.

17.8. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен отвечать требованиям к знаниям, опыту и умению, установленным для квалификационных отметок "А", "В1", "В2" или "С".

17.9. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов:

- с квалификационной отметкой "А" может выполнять функции по проведению технического обслуживания воздушного судна, оперативного технического обслуживания и устранения простых дефектов в пределах ограничений на специфические виды работ, вписанных в лицензию под наблюдением владельцев отметок "В1", "В2" или "С";

- с квалификационной отметкой "А6" может самостоятельно выполнять функции по проведению технического обслуживания воздушного судна, оперативного технического обслуживания и устранения простых дефектов, а также подписывать документ о проведенных работах;

- с квалификационной отметкой "А7" самостоятельно проводить все виды работ по обслуживанию и ремонту сверхлегкого воздушного судна, а также подписывать документ о проведенных работах;

- с квалификационной отметкой "В1" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна, включая обслуживание и замену агрегатов его планера, силовой установки и элементов его систем, включая замену блоков электрической системы, приборного и радиоэлектронного оборудования, требующих простого тестирования для проверки их исправности, подписывать документ о проведенных работах, а также выполнять функции соответствующие квалификационной отметке "А";

- с квалификационной отметкой "В2" может выполнять функции по обслуживанию электрических систем, приборного и радиоэлектронного оборудования, а также подписывать документ о проведенных работах;

- с квалификационной отметкой "С" может выполнять функции по организации, техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна любого объема и трудоемкости в пределах, установленных эксплуатационной документацией на обслуживаемое воздушное судно, а также проводить работы по определению летной годности и подписывать соответствующее заключение;

- с квалификационной отметкой "А1" или "В1.1" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту самолетов с турбинными двигателями;

- с квалификационной отметкой "А2" или "В1.2" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту самолетов с поршневыми двигателями;

- с квалификационной отметкой "А3" или "В1.3" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов с турбинными двигателями;

- с квалификационной отметкой "А4" или "В1.4" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов с поршневыми двигателями;

- с квалификационной отметкой "А5" или "В1.5" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту дирижаблей;

- с квалификационной отметкой "А6" или "В1.6" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту самолетов с поршневыми двигателями максимальной взлетной массой до 5700 кг, которые не задействованы в коммерческих воздушных перевозках;

- с квалификационной отметкой "А7" может выполнять функции по обслуживанию сверхлегких воздушных судов.

17.10. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок по выполнению

функций, указанных в пункте 18.8 настоящих Правил, должен иметь опыт:

а) для получения квалификационной отметки "А" и категорий "В1.2" и "В1.4":
не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии среднего (полного) образования; или
не менее двух лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии среднего профессионального образования; или
не менее одного года практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального образования;

б) для получения квалификационной отметки "В2" и категорий "В1.1" и "В1.3":
не менее пяти лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации; или
не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации, при наличии профессионального среднего образования; или
не менее двух лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального образования;

в) для получения квалификационной отметки "С" с правом обслуживания воздушных судов, включая воздушные суда с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг:

не менее трех лет опыта практической работы, используя полномочия квалификационной отметки категорий "В1.1", "В1.3" или "В2" на воздушных судах с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг; или

не менее пяти лет практического опыта работы, используя полномочия квалификационной отметки категорий "В1.2", "В1.4" или квалификационной отметки "В2" на воздушных судах с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг; или

не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в производственных условиях, включая шесть месяцев по выполнению базового технического обслуживания (тяжелых форм технического обслуживания) при наличии высшего технического образования;

г) для квалификационной отметки "С" с правом обслуживания легких воздушных судов - три года практического опыта работы, используя полномочия квалификационной отметки "В1" или "В2";

д) для получения квалификационных отметок "А6", "А7" и "В1.6":

одного года практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии среднего (полного) образования или среднего профессионального образования; или

шести месяцев практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального образования.

Для квалификационных отметок "А", "В1" и "В2" опыт должен быть получен в ходе практической работы по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

Опыт работы по техническому обслуживанию воздушных судов, полученный в государственной или экспериментальной авиации, может быть учтен, если такая работа по уровню квалификации эквивалентна требованиям настоящих Правил. При этом специалист по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен иметь опыт работы по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации не менее 6 месяцев в течение предшествующих 12 месяцев.

17.11. Владелец свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов при выполнении своих функций:

а) должен владеть информацией по техническому обслуживанию и летной годности конкретного воздушного судна или планера, силовой установки, бортовой системы или ее элементов, бортовой электронной системы или ее элементов;

б) за предшествующие 24 месяца должен иметь не менее 3 месяцев опыта по осмотру, техническому обслуживанию, технической эксплуатации или ремонту воздушного судна.

XVIII. Требования к сотруднику по обеспечению полетов/ полетному диспетчеру

18.1. Владелец свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера должен:

а) быть старше 21 года;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

законов и правил, касающихся владельца свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера; правил и процедур обслуживания воздушного движения; принципов работы силовых установок самолетов, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений воздушных судов и силовых установок;

перечня минимального оборудования воздушного судна;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушных судов; по расчету массы и центровки;

оперативного планирования полета; по расчету расхода топлива и продолжительности полета по топливу; процедур выбора запасного аэропорта; управления крейсерским полетом по маршруту; полетов на увеличенную дальность;

подготовки и представления планов полета для организации воздушного движения;

основных принципов систем планирования с помощью компьютеров;

возможностей человека применительно к обязанностям диспетчера;

авиационной метеорологии; перемещения областей низкого и высокого давления; структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

по применению авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации;

принципов аэронавигации, правил выполнения полета по приборам;

пользования аэронавигационной документацией;

эксплуатационных процедур перевозки обычных и опасных грузов;

процедур, касающихся авиационных происшествий и инцидентов; правил полетов в аварийной ситуации;

процедур, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и диверсиями в отношении воздушных судов;

принципов полета, относящихся к соответствующему виду воздушного судна;

правил ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями;

в) иметь не менее двух лет опыта по исполнению функций на одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании

опыта период работы составляет не менее одного года в любой из следующей должности:
члена летного экипажа воздушного судна, задействованного в коммерческих воздушных перевозках; или

метеоролога в организации, обеспечивающей полеты воздушных судов, задействованных в коммерческих воздушных перевозках, или

диспетчера управления воздушным движением или технического руководителя сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов воздушных судов, задействованных в коммерческих воздушных перевозках; или

иметь не менее одного года стажа работы в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов воздушных судов при осуществлении воздушных перевозок; или

пройти курс подготовки по утвержденной программе и проработать под наблюдением сотрудника по обеспечению полетов не менее 90 рабочих дней в течение 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления;

г) уметь:

производить точные расчеты и проводить анализ погоды по ежедневным синоптическим картам и сводкам погоды; проводить инструктаж об условиях погоды в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду при осуществлении воздушных перевозок в аэропортах назначения и запасных аэропортах;

определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить планы полетов;

проводить оперативный контроль и оказывать помощь летному экипажу при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях.

18.2. Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 и 1.9 настоящих Правил, может осуществлять функции сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера в любом регионе при условии, что он обладает знаниями, необходимыми для осуществления деятельности, установленных в регионе.

*(1) Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; 2004, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, ст. 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239; ст. 6244; ст. 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. I), ст. 3616.

*(2) Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный N 3417, с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 апреля 2003 г. N 125, зарегистрированным Минюстом России 8 июля 2003 г., регистрационный N 4879, и приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 ноября 2004 г. N 27, зарегистрированным Минюстом России 22 ноября 2004 г., регистрационный N 6129.

*(3) Пункт 3.4 приложения N 14 к Федеральным авиационным правилам "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50.

*(4) Зарегистрирован Минюстом России 13 августа 2007 г., регистрационный N 9987.

Используемые в Правилах термины имеют следующие значения:

Бортное электронное оборудование. Любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование.

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.

Вид воздушных судов. Классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик, например самолет, планер, вертолет, свободный аэростат.

Возможности человека. Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Время наземной тренировки по приборам. Время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном уполномоченным органом по выдаче свидетельств.

Время полета (налет) по приборам. Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.

Время полета планера. Общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета.

Второй пилот. Имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна, за исключением пилота, находящегося на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.

Дирижабль. Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.

Зачет. Признание альтернативного средства или полученной ранее квалификации.

Квалификационная отметка. Запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

Командир воздушного судна под наблюдением. Второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с методикой наблюдения, приемлемой для уполномоченного органа по выдаче свидетельств.

Коммерческая воздушная перевозка. Воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

Контроль ошибок. Процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Контроль факторов угрозы. Процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Летное мастерство. Постоянное принятие правильных решений с

использованием знаний, навыков и умений для выполнения целей полета.

Медицинское заключение. Документ, подтверждающий соответствие его обладателя требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.

Налет с инструктором. Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с пилотом-инструктором, имеющим соответствующее свидетельство.

Планер. Воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Подготовка по утвержденной программе. Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной Федеральным агентством воздушного транспорта.

Полетное время; время полета - вертолеты. Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

Полетное время; время полета - самолеты. Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

Полет по маршруту. Полет из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.

Приборное время. Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.

Придание силы (свидетельству). Действие, в результате которого Российская Федерация вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим государством - членом ИКАО, в качестве равноценного его собственному свидетельству.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Свободный аэростат. Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой.

Самостоятельный налет. Время полета, в течение которого пилот-курсант является единственным лицом на борту воздушного судна.

Тренажер для отработки техники пилотирования. См. тренажерное устройство имитации полета.

Тренажерное устройство имитации полета (тренажер). Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;

тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;

тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который

оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета воздушного судна по приборам.

Угроза. События или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

**Сведения, указываемые в свидетельствах, выдаваемых в соответствии с
настоящими Правилами**

I) название государства (оформляется полужирным шрифтом) - Российская Федерация;

II) название вида свидетельства (оформляется жирным шрифтом);

III) серийный номер свидетельства (оформляется арабскими цифрами);

IV) фамилия, имя, отчество владельца свидетельства;

IVa) дата рождения;

VI) гражданство владельца;

VII) подпись владельца;

VIII) наименование уполномоченного органа в области гражданской по выдаче свидетельств (далее - уполномоченный орган) авиации, выдавшего свидетельство, основание для выдачи свидетельства (по необходимости);

X) подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи;

XI) печать или штамп уполномоченного органа, выдавшего свидетельство;

XII) квалификационные отметки, предусмотренные настоящими Правилами;

XIII) примечания.

Подпункты I, II, IV, VI, IX, XII, XIII дублируются на английском языке.

Отпечатано по заказу АОПА-Россия
Заказ 14/12/2010. Тираж 500 экз.
Рекомендуемая цена – бесплатно.