

**ПРОЕКТ**

УТВЕРЖДЕНЫ  
приказом Минтранса России  
от \_\_\_\_\_ 2005 г. № \_\_\_\_\_

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА**

**«Производство полетов в гражданской авиации  
Российской Федерации»**

## I. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Федеральные авиационные правила "Производство полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (далее – Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 19 февраля 1997 г. № 60–ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (далее – Воздушный кодекс)\*, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1084 (далее – Федеральные правила использования воздушного пространства)\*\*, Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации и Российского авиационно–космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51\*\*\*, стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

2. Настоящие Правила обязательны для исполнения физическими и юридическими лицами, независимо от организационно–правовых форм и форм собственности, осуществляющими организацию, обеспечение и выполнение полетов гражданских воздушных судов (ВС).

3. Нормативные правовые акты, принимаемые в области гражданской авиации и локальные акты авиапредприятий по вопросам организации, обеспечения и выполнения полетов гражданских воздушных судов, не должны противоречить требованиям настоящих Правил.

4. Действие настоящих Правил распространяется на экипажи:

1) воздушных судов независимо от их национальной и ведомственной принадлежности при полетах по воздушным трассам, местным воздушным линиям, установленным маршрутам, а также в районах гражданских аэродромов и районах выполнения авиационных работ воздушного пространства Российской Федерации;

2) гражданских воздушных судов, зарегистрированных в Российской Федерации во время их нахождения за пределами Российской Федерации, если законы страны пребывания не требуют иного.

5. Полеты воздушных судов коммерческой гражданской авиации выполняются при наличии действующего сертификата эксплуатанта. Полеты воздушных судов авиации общего назначения (АОН) выполняются при наличии действующего свидетельства эксплуатанта.

6. Эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, которая включает как минимум, руководство по производству полетов и руководство по регулированию технического обслуживания содержащие правила деятельности установленные эксплуатантом и обязательные к исполнению персоналом;

7. Летная эксплуатация воздушного судна производится в соответствии с руководством по летной эксплуатации этого воздушного судна (далее – РЛЭ), которое может быть составной частью РПП.

8. В настоящих Правилах используются следующие термины и определения:

**аварийно-спасательные работы** – действия по спасанию людей, материальных и культурных ценностей, защите природной среды в зоне чрезвычайных ситуаций, локализации чрезвычайных ситуаций и подавлению или доведению до минимально

\* Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383.

\*\* Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 14, ст. 1593.

\*\*\* Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный № 3615.

возможного уровня воздействия характерных для них опасных факторов. Аварийно–спасательные работы характеризуются наличием факторов, угрожающих жизни и здоровью проводящих эти работы людей, и требуют специальной подготовки, экипировки и оснащения;

**аспекты человеческого фактора** – принципы, применяемые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, технического обслуживания и эксплуатационной деятельности в авиации, нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека;

**аэродромный круг движения** – установленный маршрут (схема) в районе аэродрома, по которому или части которого выполняется набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома;

**аэронавигационная информация** – сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства, средствах свето- и радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов;

**аэронавигационная карта** – условное изображение участка земной поверхности, его рельефа и искусственных сооружений, специально предназначенное для аэронавигации;

**аэронавигационная обстановка** – совокупность условий выполнения полета, определяемых временем года и суток, характером пролетаемой местности, степенью обеспеченности маршрута техническими средствами, расположением запасных аэродромов, наличием запретов и ограничений использования воздушного пространства и взаимным расположением воздушных судов;

**аэронавигационные данные** – данные, используемые для аэронавигации, планирования полетов, летных тренажеров и для других связанных с аэронавигацией целей;

**аэронавигационный запас топлива** – составная часть резервного топлива, необходимая на случай отклонения от плана полета с учетом возможного ухода на запасной аэродром, усиления скорости встречного ветра и других обстоятельств;

**аэронавигация** – управление пространственно–временной траекторией движения воздушного судна, осуществляемое летным экипажем в полете;

**база аэронавигационных данных** – любые данные, хранящиеся на электронном или другом носителе в системе, которая поддерживает работу бортовых и наземных аэронавигационных систем;

**барометрическая высота** – показания барометрического высотомера, не имеющего инструментальных и аэродинамических погрешностей и отградуированного в соответствии со стандартной атмосферой;

**безопасность полетов** – состояние системы гражданской авиации, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений;

**бортовая система предупреждения столкновений (БСПС)** – бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемоответчиками ВОРЛ;

**брифинг** – предполетное информационно – консультативное обслуживание летных экипажей;

**вертикальная видимость на земле** – расстояние по вертикали, характеризующее прозрачность атмосферы, измеренное по прибору;

**взлётная дистанция вертолётa** – расстояние по горизонтали, проходимое вертолётом от точки старта, высоты зависания при вертикальном взлете или точки начала взлёта с коротким разбегом, до точки, в которой несущий винт вертолётa перешёл на режим косо́й обдувки и вертолёт выполнил набор высоты 10,7 м над рельефом местности по курсу взлёта;

**взлётная дистанция самолета** – расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от точки старта до точки, над которой самолет набирает высоту 10,7м и скорость не менее безопасной скорости взлета;

**видимость (дальность видимости)** – максимальное расстояние, с которого видны и опознаются неосвещенные объекты (ориентиры) днем и освещенные объекты (световые ориентиры) ночью.

**видимость вертикальная в полете** – расстояние от уровня полета, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности;

**время полета; полетное время (вертолеты)** – общее время от начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов;

**время полета; полетное время (самолеты)** – общее время от начала запуска двигателей (двигателя) самолета с целью взлета до их (его) полной остановки по окончании полета;

**вынужденная посадка** – посадка на аэродроме (кроме посадки на запасном аэродроме) или вне аэродрома, по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

**высота** – расстояние по вертикали от уровня, принятого за начало отсчета, до данной точки. Абсолютная высота измеряется от среднего уровня моря (геоида), относительная высота — от выбранного уровня, истинная высота – от уровня рельефа местности в точке, расположенной под воздушным судном;

**глиссада** – профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку;

**градиент набора/снижения** – тангенс угла наклона траектории набора/снижения, выраженный в процентах;

**давление атмосферное стандартное** – установленное значение давления 1013,25 гектопаскаля (760 мм рт. ст. или 1013,25 мбар);

**давление аэродрома (пункта), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере** – атмосферное давление, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой;

**давление на аэродроме** – атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП аэродрома (вертодрома);

**дальность видимости на ВПП** – расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

**диспетчер по обеспечению полетов** – авиационный специалист, имеющий соответствующее свидетельство и разрешение на предполетное и полетное обеспечение

экипажей воздушных судов;

**диспетчерское разрешение** – разрешение, выдаваемое органом обслуживания воздушного движения (далее – ОВД) воздушному судну (экипажу воздушного судна), действовать в соответствии с условиями, установленными органами обслуживания воздушного движения\*;

**диспетчерское решение на выполнение полета** – установленный эксплуатантом комплект полетных документов, подготовленный сотрудником по обеспечению полетов (диспетчером) для командира ВС, содержащий необходимую аэронавигационную, метеорологическую и другую информацию для предстоящего полета;

**диспетчерское указание** — директивные указания органа ОВД, предписывающие командиру воздушного судна выполнить конкретное действие;

**задание на полет** – письменное распоряжение эксплуатанта на выполнение полетов с указанием типа и бортового номера воздушного судна, состава экипажа, цели, аэродрома назначения (района), вида работ и времени выполнения полетов;

**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.

**заход на посадку по правилам визуальных полетов** – этап визуального полета, на котором выполняется процедура захода на посадку с соблюдением правил визуальных полетов (далее – ПВП);

**заход на посадку по приборам** – этап полета, на котором выполняется процедура захода на посадку по приборам, выполняемая по установленной схеме, с использованием радиотехнических средств наведения;

**заход на посадку с круга** – продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета перед посадкой в пределах зоны визуального маневрирования;

**зона визуального маневрирования** – зона, установленная в районе аэродрома, в пределах которой учитывается запас высоты над препятствиями для воздушных судов, выполняющих заход на посадку с круга;

**зона (район) подхода** – воздушное пространство в границах района аэродрома (аэроузла), исключая зону взлета и посадки и воздушное пространство местных воздушных линий;

**зона взлета и посадки** – воздушное пространство от уровня аэродрома до высоты второго эшелона включительно в границах, обеспечивающих маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку;

**изолированный аэродром** – аэродром назначения, для которого ближайшим запасным аэродромом, исходя из географического расположения, является только аэродром вылета;

**компенсационный запас топлива** – часть резервного топлива, предназначенная для компенсации возможной неточности расчета и заправки топлива на полет вследствие погрешностей топливо–измерительной системы;

**конечный этап захода на посадку** – часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке конечного этапа захода

---

\* В соответствии с Правилами аэронавигационного обслуживания ИКАО (Doc 4444 ATM/501) термин «диспетчерское разрешение» часто заменяется сокращенным термином «разрешение», который употребляется в соответствующих контекстах с пояснительными словами «на вылет», «на взлет», «на полет по маршруту», «на заход на посадку» или «посадку» для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение.

на посадку или при отсутствии такой точки, в точке выхода на предпосадочную прямую и заканчивается в точке, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат маневр по уходу на второй круг;

**контролируемое воздушное пространство** – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание;

**контролируемый аэродром** – аэродром, на котором предоставляется диспетчерское обслуживание (управление) воздушного движения;

**контрольная точка** – точка, при полете на/от которой обеспечивается наведение по линии пути и пролет которой может быть зафиксирован летным экипажем с помощью бортовых или наземных навигационных средств;

**контрольная точка аэродрома (КТА)** – точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

**контрольная точка конечного этапа захода на посадку по приборам** – установленная процедурой захода на посадку по приборам контрольная точка, в которой начинается конечный этап захода на посадку;

**контрольная точка начального этапа захода на посадку по приборам** – контрольная точка, в которой начинается полет в соответствии с установленной процедурой захода на посадку по приборам;

**контрольная точка промежуточного этапа захода на посадку по приборам** – установленная процедурой захода на посадку по приборам контрольная точка, в которой начинается промежуточный этап захода на посадку;

**конфигурация воздушного судна** – сочетание положений средств механизации крыла, шасси, внешних подвесок и других частей и агрегатов воздушного судна, определяющих его аэродинамические качества;

**концевая полоса торможения** – специально подготовленный прямоугольный участок, начинающийся в конце располагаемой дистанции разбега и предназначенный для остановки воздушного судна в случае прерванного взлета;

**летная полоса** – часть летного поля аэродрома, включающая взлетно–посадочную полосу и концевые полосы торможения, если они предусмотрены, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов при выкатывании за пределы ВПП (далее – ВПП) и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки;

**летная работа** – профессиональная деятельность членов экипажей воздушных судов, включающая мероприятия, направленные на поддержание и совершенствование уровня их профессиональной подготовленности, подготовку и выполнение полетов;

**летная тренировка** – процесс практического обучения членов летного экипажа с целью приобретения (восстановления) умений и навыков при выполнении полетов на воздушном судне конкретного типа;

**летная эксплуатация воздушного судна** – комплекс работ по управлению воздушным судном, его системами и оборудованием, осуществляемый экипажем при выполнении задания на полет с момента запуска двигателя (ей) до их выключения;

**летное поле** – часть аэродрома, включающая в себя одну или несколько взлетно–посадочных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения;

**максимальная взлетная масса** – максимальная сертифицированная взлетная масса;

**место ожидания у ВПП (предварительный старт)** – определенное место, предназначенное для защиты ВПП или критической/чувствительной зоны курсоглис-

садной системы (далее – ILS), в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если от органа ОВД не поступает иных указаний;

**метеорологическая информация** – сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы;

**метеорологическая обстановка полёта** – наблюдаемые в полете членами летного экипажа воздушного судна метеорологические элементы и явления погоды;

**метеорологическая сводка** – сообщение о результатах наблюдений за метеорологическими условиями, относящимися к определенному времени и месту;

**метод числа М** – выполнение полетов воздушных судов с числами М, назначенными органами ОВД для выдерживания установленных интервалов продольного эшелонирования;

**минимальная абсолютная высота снижения или минимальная относительная высота снижения (далее – МВС)** – 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;

**минимальная безопасная высота в районе аэродрома (МБВ)**– наименьшая высота, которая обеспечивает минимальный запас высоты 300 м над всеми препятствиями, находящимися в круге радиусом 50 км от КТА;

**минимальное приведенное давление ( $P_{\text{прив.мин}}$ )** – расчетное значение минимального приведенного к уровню моря атмосферного давления по местной воздушной линии (далее – МВЛ), маршруту или району полета;

**минимальный запас высоты над препятствием** – минимально допустимое расстояние по вертикали от воздушного судна до горизонтальной поверхности, проходящей через наивысшую точку препятствия;

**навигационное наведение** – сообщение органа ОВД экипажу параметров полета для следования по заданной траектории;

**начальный этап захода на посадку** – часть схемы захода на посадку по приборам между контрольными точками начального и промежуточного этапа захода на посадку;

**незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации** – противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности гражданской авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна, либо угроза совершения таких действий;

**неконтролируемое воздушное пространство** – консультативное воздушное пространство и полетно – информационное воздушное пространство;

**неконтролируемый аэродром** – аэродром, на котором не предоставляется диспетчерское обслуживание (управление) воздушного движения;

**неконтролируемый полет** – полет воздушного судна, который не обеспечивается диспетчерским обслуживанием (управлением) воздушного движения;

**необходимый визуальный контакт с ориентирами** – визуальное наблюдение ориентиров в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения по отношению к заданной траектории полета\*;

---

\* При полетах по III категории необходимый визуальный контакт с ориентирами заключается в выполнении процедур, указанных для конкретных правил и условий полета.

При заходе на посадку с круга требуется необходимый визуальный контакт с

**обратная схема** – схема захода на посадку по приборам, позволяющая воздушному судну изменить направление полета на начальном этапе схемы и которая может включать стандартные развороты или развороты на предпосадочную прямую;

**оперативная точка** – посадочная площадка, с которой выполняются авиационные работы и на которой может осуществляться техническое обслуживание воздушного судна;

**особый случай в полете** – ситуация, которая возникает в результате отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в опасные условия;

**относительная высота** – расстояние по вертикали от указанного исходного уровня до точки или до объекта, принятого за точку;

**план полета** – определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения;

**площадка, подобранная с воздуха** – земельный (водный, ледовый) участок по своим размерам, состоянию поверхности и подходам соответствующий требованиям к посадочной площадке для данного типа ВС и данных условий и подбираемый экипажем в полете (с воздуха) путем осмотра и оценки его состояния;

**повторяющийся план полета** – план полета, связанный с рядом часто повторяющихся, регулярно выполняемых отдельных полетов с одинаковыми основными особенностями, который представляется эксплуатантом для хранения и повторного использования органом ОВД;

**поисково-спасательное воздушное судно** – ВС, предназначенное для полетов по поиску и спасанию пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие;

**поисково-спасательные работы** – действия, проводимые с целью поиска и спасания пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие;

**полетная смена**; – период рабочего времени с момента явки члена экипажа на вылет (время начала предполетной подготовки) и до момента его освобождения от исполнения трудовых (служебных) обязанностей после завершения послеполетных работ;

**полетное диспетчерское обеспечение** – комплекс мероприятий по организации и обеспечению полета на этапе предполетной подготовки и в полете;

**потеря навигационной ориентировки** – ситуация, при которой летный экипаж самостоятельно не может установить местонахождение воздушного судна с точностью, необходимой для определения направления полета в целях выполнения плана полета;

**превышение порога ВПП** – абсолютная высота порога ВПП;

**предполетная подготовка** – стандартные эксплуатационные процедуры, выполняемые экипажем перед полетом;

**предпосадочная подготовка** – стандартные эксплуатационные процедуры, проводимые экипажем, как правило, перед снижением для захода на посадку;

**прерванный заход на посадку (уход на второй круг)** – установленный порядок маневрирования воздушного судна для прерывания захода на посадку, выполняемый летным экипажем при отсутствии возможности произвести посадку;

**проверка практической работы члена экипажа** – определение уровня профессиональной подготовленности члена экипажа на земле и в полете при выполнении им своих должностных обязанностей;



**проверяющий** – должностное лицо специально уполномоченного органа гражданской авиации или эксплуатанта, назначенное для проведения проверки практической работы, инспекции или тренировки членов экипажа воздушного судна в полете;

**провозка** – полет с целью формирования у члена летного экипажа образного представления о характеристиках аэродромов, трассы (маршрута), имеющих особенности полета и выполняемых экипажем ВС процедурах;

**промежуточный этап захода на посадку** – часть схемы захода на посадку по приборам между контрольной точкой окончания начального этапа захода на посадку и контрольной точкой (или точкой) конечного этапа захода на посадку или между концом обратной схемы, схемы типа "ипподром" или линией пути, прокладываемой методом счисления, и контрольной точкой (или точкой) конечного этапа захода на посадку;

**процедура вылета** – установленный порядок маневрирования после взлета до выхода на фиксированную точку начала воздушной трассы, местной воздушной линии или маршрута полета;

**процедура захода на посадку по приборам** – установленный порядок маневрирования воздушного судна от контрольной точки начального этапа захода на посадку до посадки, а если посадка не выполнена, то до точки прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);

**процедура ожидания** – установленный порядок маневрирования, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства;

**пункт обязательного донесения** – установленная точка на воздушной трассе, местной воздушной линии, маршруте полета, схеме вылета или захода на посадку, пролет которой летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД;

**рабочий (эксплуатационный) план полета** – план, составленный для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданной воздушной трассе, местной воздушной линии или маршруте полета и на соответствующих аэродромах (содержание и порядок заполнения рабочего плана полета приводится в РПП эксплуатанта);

**радиолокационное векторение** – обеспечение навигационного наведения воздушного судна на основе использования данных радиолокатора;

**расширенный диапазон полета самолета с двумя газотурбинными двигателями (ETOPS)**– диапазон полета самолета с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской скоростью в условиях международной стандартной атмосферы (далее – МСА) и в штительных условиях при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает пороговое время;

**рельеф местности** – естественная поверхность земли без учета искусственных препятствий;

**руководство по летной эксплуатации воздушного судна (РЛЭ)** – руководство, содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, инструкции и информацию, необходимые членам экипажа для обеспечения безопасной летной эксплуатации воздушного судна;

**руководство по производству полетов (РПП)** – руководство, разработанное и введенное в действие эксплуатантом, содержащее правила, инструкции и рекомендации, обязательные для исполнения персоналом эксплуатанта;

**руководящий персонал** – должностные лица эксплуатанта, наделенные распорядительными функциями по отношению к другому персоналу этого

эксплуатанта;

**Сборник аэронавигационной информации Российской Федерации** (далее – **АИП**) – официальный документ, содержащий аэронавигационную информацию, необходимую для обеспечения полетов воздушных судов в пределах воздушного пространства Российской Федерации;

**сборник аэронавигационной информации бортовой** (далее – **сборник АНИ**) – документ, содержащий аэронавигационную информацию, необходимую для полетов воздушных судов в пределах воздушного пространства, указанного в этом сборнике;

**сдвиг ветра** – значительное изменение направления и/или скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки;

**сигнал бедствия международный ("СОС" – телеграфный, "МЭЙДЕЙ" – радиотелефонный)** – сигнал, передаваемый в случаях, когда воздушному судну и находящимся на нем пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

**сигнал срочности международный ("БЬБ" – телеграфный, "ПАН, ПАН" – радиотелефонный)** – сигнал, передаваемый в случаях возможной опасности для воздушного судна и находящихся на нем пассажиров и экипажа;

**сложные метеоусловия** – видимость 2000 м и менее и (или) высота нижней границы облаков 200 м и ниже при их общем количестве более двух октантов;

**стандартный маршрут вылета по приборам (SID)** – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам, связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте, в которой начинается этап полета по воздушной трассе;

**стандартный маршрут прибытия по приборам (STAR)** – установленный маршрут прибытия по ППП, связывающий точку, обычно на маршруте ОВД, с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам;

**схема вылета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг)** – графическое представление процедуры вылета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);

**схема типа "ипподром"** – схема маневрирования воздушного судна, предназначенная для выполнения полета в зоне ожидания или для потери высоты на начальном этапе захода на посадку, или вывода воздушного судна на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен, или в случае использования при прерванном заходе на посадку (уходе на второй круг);

**тип RNP**– величина, выраженная в морских милях в пределах которой обеспечивается удерживание воздушного судна относительно заданной линии пути в течение, как минимум, 95% общего полетного времени;

**точка прерванного захода на посадку** – точка на схеме захода на посадку по неточной системе, в которой начинается маневр ухода на второй круг, если до пролета этой точки командир воздушного судна не принял решение о посадке;

**точность аэронавигации** – степень приближения фактической траектории полета воздушного судна к заданной;

**траектория полета** – совокупность последовательных положений воздушного судна в пространстве во время выполнения полета;

**требуемые навигационные характеристики (RNP)** – перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства;

**член летного экипажа** – член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с летной эксплуатацией воздушного судна в течение служебного полетного времени (полетной смены);

**член кабинного экипажа** – член экипажа, который в интересах безопасности пассажиров, сохранности грузов и выполнения специальных работ на борту ВС, выполняет обязанности, поручаемые ему эксплуатантом или командиром воздушного судна в течение служебного полетного времени (полетной смены);

**экипаж воздушного судна** – лица, которым в установленном порядке поручено выполнение обязанностей по управлению воздушным судном, его оборудованием и обслуживанию пассажиров при выполнении задания на полет;

**эксплуатационный минимум аэродрома** – минимум для взлета и посадки, устанавливаемый эксплуатантом для аэродрома по типам воздушных судов и утверждаемый в установленном порядке.

## II. ВОЗДУШНЫЕ СУДА

9. При выполнении полетов каждое воздушное судно должно иметь следующую документацию:

1) судовые документы:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия);

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

бортовой и санитарный журналы;

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

руководство по летной эксплуатации ВС;

2) документы на каждого члена экипажа:

свидетельство (сертификат) специалиста;

медицинский сертификат;

паспорт гражданина Российской Федерации (при международных полетах).

3) полетные документы:

полетное задание (для экипажей коммерческой гражданской авиации);

рабочий план полета;

сверенные сборники аэронавигационной информации;

расчет полета;

перечень минимального оборудования;

сборник (инструкция) по действиям в особых случаях полета;

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

метеорологическую документацию, предусмотренную РПП;

сводная загрузочная ведомость.

10. Воздушные суда (кроме сверхлегких летательных аппаратов) оснащаются как минимум двумя аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ (ELT), для работы одновременно на частотах 121,5 МГц и 406 МГц, один из которых автоматический. Маяки подлежат регистрации в Международном координационно-вычислительном центре КОСПАС-САРСАТ.

11. В зависимости от максимальной взлетной массы воздушных судов присваиваются классы (приложение № 1).

В зависимости от скорости, высоты, дальности полета и оснащенности оборудо-

ванием воздушным судам отдельных типов могут присваиваться повышенные классы.

12. Воздушным судам в зависимости от скорости пересечения порога ВПП на посадке, при максимальной сертифицированной посадочной массе, присваиваются категории (приложение № 2).

13. По интенсивности создаваемой спутной турбулентности воздушные суда подразделяются на:

- 1) тяжелые – воздушные суда с максимальной взлетной массой 136 т и более;
- 2) средние – воздушные суда с максимальной взлетной массой от 7 до 136 т;
- 3) легкие – воздушные суда с максимальной взлетной массой 7 т и менее.

### **III. ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

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

15. Минимальный состав экипажа устанавливается руководством по летной эксплуатации воздушного судна.

16. Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного.

17. Экипаж воздушного судна, управление которым в полете обеспечивается одним пилотом и не требует на борту других членов экипажа, состоит из командира воздушного судна.

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

19. Каждый член экипажа должен обладать знаниями, умением и навыками, соответствующими его квалификации на таком уровне, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета.

20. Эксплуатант возлагает обязанности командира воздушного судна (ВС) и ответственность за безопасное выполнение полета на авиационного специалиста, имеющего действующее свидетельство пилота, а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

20.1. Командир ВС руководит работой экипажа и, независимо от того, осуществляет управление воздушным судном или нет, несет ответственность за управление воздушным судном в соответствии с правилами полетов за исключением случаев, когда он может отступать от этих правил при обстоятельствах, делающих это абсолютно необходимым в интересах безопасности:

Распоряжения командира ВС беспрекословно выполняются всеми лицами, находящимися на борту воздушного судна.

20.2. Командир ВС не начинает полет пока не убедится, что:

воздушное судно подготовлено к полету;

аварийные маяки, аварийные самописцы, спасательное оборудование предусмотренные для предстоящего полета установлены в достаточном количестве и исправны;

имеется документальное подтверждение о выполнении технического обслуживания ВС;

масса и центровка ВС позволяют безопасно выполнить полет с учетом ожидаемых условий;

имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

проведенные расчеты подтвердили, что на всех этапах полета будут соблюдены эксплуатационные ограничения, предусмотренные РЛЭ;

имеется и заполнен рабочий план полета.

20.3. Командир ВС несет ответственность за:

- а) выполнение требований настоящих Правил, в части его касающейся;
- б) безопасность членов экипажа, пассажиров и груза, находящихся на борту ВС;
- в) управление ВС и его безопасность в течение всего времени полета;
- г) выполнение требований РЛЭ и контрольных карт на всех этапах полета;
- д) уведомление в возможно короткие сроки руководства эксплуатанта и территориального органа гражданской авиации о любом происшествии с ВС, приведшем к серьезным телесным повреждениям или смерти любого лица или нанесению существенного ущерба ВС или имуществу;
- е) ведение бортового журнала ВС;
- ж) составление генеральной декларации (в случае необходимости).

20.4. В случае аварийной ситуации в полете, требующей принятия незамедлительных мер, командиру ВС разрешается отступление от любого требования настоящих Правил в пределах необходимости, вызванной такой аварийной ситуацией.

21. Права и обязанности командира ВС и других членов экипажа определяются эксплуатантом в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации и излагаются в РПП.

Ни одно лицо не пилотирует воздушное судно и не выполняет обязанности члена экипажа, находясь под воздействием спиртных напитков, наркотиков или лекарственных средств, ограничивающих способность выполнения этими лицами своих обязанностей.

22. При исполнении служебных обязанностей члены экипажа воздушного судна имеют при себе действующее свидетельство и предъявляют его по требованию уполномоченных должностных лиц.

23. При исполнении служебных обязанностей члены экипажей коммерческой гражданской авиации должны быть одеты в установленную форменную (специальную) одежду.

#### **IV. ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ**

24. Организация летной работы – комплекс мероприятий по управлению летными подразделениями с целью обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов.

Организация летной работы включает:

- 1) планирование летной работы;
- 2) летно–методическую работу;
- 3) профессиональную подготовку членов экипажей ВС;
- 4) допуск членов экипажей ВС к полетам;
- 5) формирование экипажей воздушных судов;
- 6) предварительную и предполетную подготовку экипажей;
- 7) проверку летной работы;
- 8) полеты с проверяющим;
- 9) разборы полетов;
- 10) контроль и анализ летной работы.

25. Планирование летной работы осуществляется эксплуатантом с учетом разработываемых в соответствии с законодательством Российской Федерации, норм рабо-

чего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов, которые включаются в РПП.

26. Летно–методическая работа включает:

- 1) разработку и внедрение методических документов;
- 2) формирование и совершенствование методической подготовки инструкторов;
- 3) обобщение и распространение опыта летной работы;
- 4) создание, развитие и эффективное использование учебно–методической базы.

27. Профессиональная подготовка членов экипажей включает:

1) первоначальную подготовку в образовательных учреждениях или авиационных учебных центрах;

- 2) периодическую подготовку;
- 3) переподготовку на другой тип воздушного судна;
- 4) подготовку в летных подразделениях.

28. Профессиональная подготовка предусматривает:

- 1) теоретическую подготовку;
- 2) практические занятия на авиационной технике;
- 3) подготовку на тренажерах;
- 4) летную подготовку на воздушном судне.

29. Подготовка членов экипажей эксплуатанта проводится для допуска к самостоятельной работе, поддержания и совершенствования квалификации по специальности в соответствии с установленными требованиями.

30. Периодическая подготовка членов экипажей воздушных судов проводится в авиационном учебном центре не реже одного раза в два года в объеме утвержденных программ.

31. Периодическая подготовка руководящего летного персонала эксплуатанта (командир авиационного звена и выше) в области организации летной работы проводится в государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования не реже одного раза в пять лет.

32. Переподготовка на другой тип воздушного судна проводится в авиационном учебном центре, или в авиационном учебном центре иностранного государства, одобренном специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

33. Для подготовки членов экипажей эксплуатант разрабатывает программы подготовки, которые утверждаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Программы предусматривают подготовку в области человеческого фактора.

34. Порядок формирования экипажа воздушного судна определяет эксплуатант и излагает его в РПП.

35. Допуск к самостоятельной работе членов экипажа воздушного судна, имеющих действующее свидетельство и допуск к полетам на воздушном судне данного типа, осуществляется в соответствии с программами подготовки, утвержденными уполномоченным органом в области гражданской авиации.

36. Курсанты, студенты и слушатели авиационных учебных заведений гражданской авиации, не имеющие действующего свидетельства, при прохождении первоначальной летной подготовки и члены экипажа воздушного судна, не имеющие допуска к полетам на воздушном судне данного типа, при прохождении переподготовки включаются в состав экипажа в соответствии с утвержденными программами.

37. Допуск командира ВС к самостоятельным полетам при переходе с одного вида шасси на другой (лыжи, колеса, поплавки), осуществляются в соответствии с утвержденными программами подготовки.

38. Допуск членов экипажа воздушного судна к полетам на горные аэродромы и аэродромы, расположенные в полярных районах Земли производится после провозки инструктором.

39. Допуск членов экипажа воздушного судна к полетам при перерыве в летной работе или в полетах на данном типе воздушного судна более 90 дней производится после тренировки на комплексном тренажере в объеме ежеквартальной тренировки, а также летной тренировки в аэродромных или рейсовых условиях.

40. Члены экипажей воздушных судов могут быть допущены к выполнению полетов:

пилоты, штурманы, бортинженеры (бортмеханики), бортрадисты, бортоператоры – на двух типах воздушных судов независимо от их класса;

бортовые проводники, летчики–наблюдатели – на четырех типах воздушных судов.

41. Каждому полету предшествует подготовка воздушного судна и его экипажа. Все члены экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы, проходят подготовку к полету в соответствии с установленными требованиями.

Подготовка к полетам состоит из предварительной и предполетной подготовок, порядок и периодичность проведения которых излагается в РПП эксплуатанта.

42. Проверка квалификации членов экипажа в полете на воздушном судне или на комплексном тренажере, сертифицированном для этой цели, проводится в случаях:

- 1) допуска к полетам на воздушном судне вновь освоенного типа;
- 2) допуска к самостоятельным полетам и к видам авиационных работ;
- 3) допуска к полетам в соответствующих метеоусловиях и/или времени суток;
- 4) допуска к полетам с использованием установленных на воздушном судне оборудования и систем;
- 5) определения или подтверждения квалификации по специальности.

43. Проверка практической работы в полете членов летного экипажа воздушного судна проводится не менее двух раз в год, одна из которых может проводиться на комплексном тренажере.

44. Проверка практической работы в полете члена летного экипажа воздушного судна, имеющего допуск к полетам на двух типах воздушных судов, проводится один раз в год на каждом типе.

45. Квалификационная проверка в полете члена кабинного экипажа проводится не реже одного раза в год.

46. Проверки практической работы экипажей воздушных судов на земле и в полете экспертами органов и центров по сертификации проводятся по планам инспекционного контроля органов по сертификации эксплуатантов.

47. Полеты с проверяющими (инструкторами) в составе экипажа планируются и осуществляются в соответствии с годовыми и месячными планами работы летных подразделений и по заданиям вышестоящих руководителей.

48. Инспекторы уполномоченного органа в области гражданской авиации и его территориальных органов, а также эксперты органов и центров по сертификации эксплуатантов для включения в состав экипажа в качестве проверяющего, должны иметь действующее удостоверение инспектора уполномоченного органа в области гражданской авиации (его территориального органа) или эксперта органа (центра) по сертификации эксплуатантов и подписанное соответствующим руководителем задание на проверку, а лица руководящего персонала эксплуатанта - допуск к инструкторской работе на воздушном судне данного типа.

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

Инспекторы уполномоченного органа в области гражданской авиации, включаются в состав экипажа независимо от наличия другого проверяющего.

50. Инспектор уполномоченного органа в области гражданской авиации или его территориального органа, а также эксперт органа или центра по сертификации эксплуатантов, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего, не занимает рабочего места члена экипажа и определяет свое место на борту воздушного судна в зависимости от целей проверки.

51. В процессе подготовки к полету проверяющий обязан изучить содержание полетного задания и довести экипажу цель проверки.

52. Не допускается при выполнении проверки в производственных полетах имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов.

53. После завершения полета и проведения разбора командиром ВС проверяющий анализирует допущенные членами экипажа отклонения, оценивает работу экипажа и оформляет необходимую документацию.

54. В случае производственной необходимости в состав экипажа без права нахождения в кабине летного экипажа могут быть включены:

- лица инженерно–технического персонала;
- диспетчер по обеспечению полетов;
- сотрудники службы авиационной безопасности.

55. Эксплуатант разрабатывает порядок подготовки и проведения разборов полетов и излагает его в РПП.

56. Контроль полетов осуществляется посредством выполнения проверочных полетов и анализа документации.

При контроле полетов используются:

- 1) полетная документация;
- 2) материалы проверок членов экипажей ВС;
- 3) результаты наблюдения за полетами руководящим персоналом;
- 4) информация органа ОВД, инженерно–авиационной службы (далее – ИАС) и других служб, обеспечивающих полеты;
- 5) результаты инспекторских и выборочных осмотров воздушных судов и анализов эксплуатации авиационной техники;
- 6) материалы анализа полетной информации бортовых и наземных средств регистрации параметров полета и речевого обмена;
- 7) материалы проверок общественных инспекторов по безопасности полетов;
- 8) материалы подготовки к полетам и разборов полетов.

57. Эксплуатант анализирует состояние организации летной работы и безопасности полетов не реже одного раза в полугодие.

## **V. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ**

58. Обеспечение полетов воздушных судов включает:  
аэронавигационное обеспечение;



метеорологическое обеспечение;  
инженерно–авиационное обеспечение;  
авиатопливообеспечение;  
аэродромное обеспечение;  
электросветотехническое обеспечение;  
радиотехническое обеспечение;  
орнитологическое обеспечение;  
организационное обеспечение перевозок / авиационных работ;  
обеспечение авиационной безопасности;  
медицинское обеспечение;  
поисковое и аварийно–спасательное обеспечение.

**59. Аэронавигационное обеспечение полетов** осуществляется в целях безопасной, точной и экономичной аэронавигации и включает следующие мероприятия, осуществляемые на этапах подготовки, организации и выполнения полетов:

- 1) формирование (установление) заданных траекторий полетов воздушных судов;
- 2) определение эксплуатационных минимумов аэродромов;
- 3) сбор, обработку, издание, хранение и распространение аэронавигационной информации;
- 4) навигационное планирование полетов;
- 5) разработку навигационных процедур;
- 6) информационное обеспечение пилотажно–навигационных комплексов, навигационных систем;

**60. Аэронавигационное обеспечение полетов** осуществляемое эксплуатантом, включает обеспечение летных экипажей воздушных судов:

- 1) сборниками АНИ на бумажных и (или) электронных носителях;
- 2) двумя комплектами документов аэронавигационной информации для воздушных судов с отдельной кабиной летного экипажа;
- 3) эксплуатационными минимумами аэродромов взлета, посадки и запасных, а при необходимости минимумами для выполнения полетов самолетами с двумя газотурбинными двигателями с расширенным диапазоном полета (ETOPS);
- 4) результатами предварительных навигационных расчетов и (или) бланками установленной формы;
- 5) сопроводительной документацией к бортовой базе аэронавигационных данных (при необходимости) и таблицами аэронавигационных данных для пилотажно–навигационных комплексов и навигационных систем;
- 6) аэронавигационными картами на электронных и/или бумажных носителях, отвечающими установленным требованиям;
- 7) штурманским снаряжением;
- 8) полетным диспетчерским обслуживанием.

**61. Форматы и объёмы баз аэронавигационных данных** определяются потребностями и функциональными возможностями пилотажно–навигационных комплексов, навигационных систем.

**62. Форма, содержание и сроки обновления документов аэронавигационной информации** на бумажных и электронных носителях должны соответствовать установленным требованиям.

**63. Процедуры вылета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг), полета в зоне ожидания** предусматривают элементы выполнения полета по установленным траекториям или траекториям, задаваемым органом ОВД.

64. Формирования заданных траекторий для маршрутов прибытия, процедур вылета, захода на посадку, процедур прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и ожидания осуществляется в соответствии с требованиями, установленными в гражданской авиации.

65. Для выполнения авиационных работ устанавливаются районы авиационных работ и/или установленные маршруты.

Маршруты, границы постоянных районов авиационных работ устанавливаются в соответствии с требованиями Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

66. При авиационных работах в ограниченном районе допускается выполнение полетов воздушного судна между посадочными площадками по маршрутам, выбираемым экипажами, при условии обеспечения безопасности полетов и выполнения ограничений, установленных органом ОВД.

67. Районы авиационных работ, установленные маршруты наносятся на аэронавигационные карты, один экземпляр которых предоставляется органу ОВД.

68. Полетное диспетчерское обслуживание экипажей воздушных судов заключается в подготовке и предоставлении экипажу аэронавигационной и другой информации, необходимой для предполетной подготовки и выполнения полета.

69. Эксплуатант организует полетное диспетчерское обслуживание экипажей ВС при эксплуатации самолетов 1 и 2 класса без штурмана в составе экипажа и обеспечивает надежные каналы связи с каждым ВС.

70. Полетное диспетчерское обслуживание осуществляется сотрудником по обеспечению полетов (диспетчером).

71. Сотрудник по обеспечению полетов (диспетчер):

- а) предоставляет командиру ВС для подготовки к полету необходимую информацию, включая диспетчерское решение на выполнение полета;
- б) предоставляет командиру ВС рабочий план полета и план полета для ОВД, а в случаях, предусмотренных РПП, подписывает и подает план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;
- в) обеспечивает экипаж ВС в полете информацией необходимой для безопасного выполнения полета;
- г) в случае аварийной обстановки приступает к выполнению правил, которые изложены в РПП.

72. Командир ВС, при подготовке к вылету из аэропорта Российской Федерации, принимает решение на вылет на основании диспетчерского решения на выполнение полета, предоставленного эксплуатантом. При этом служба аэропорта, осуществляющая аэронавигационное обеспечение экипажей, не несет ответственности за подготовку этого экипажа к полету.

73. **Метеорологическое обеспечение полетов** осуществляется в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов путем предоставления экипажам ВС, органам обслуживания воздушного движения и органам, осуществляющим планирование и обеспечение полетов, метеорологической информации, необходимой для выполнения их функций.

74. Объем и порядок обеспечения метеорологической информацией на каждом аэродроме определяются инструкцией по метеорологическому обеспечению полетов на аэродроме.

75. Сведения о погоде, полученные от экипажей воздушных судов в период полета и после посадки, могут использоваться метеорологическими подразделениями при подготовке оперативных прогнозов погоды;

76. Если результаты инструментальных измерений метеорологических элементов отличаются от данных экипажей воздушных судов, то по указанию органа ОВД аэродрома производится контрольное измерение соответствующих метеорологических элементов, результаты которого являются официальными.

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

Наблюдения за возникновением, развитием и окончанием явлений погоды, опасных для авиации ведутся непрерывно.

78. В данных о фактической погоде на аэродромах, где магнитное склонение составляет 5 градусов и более, направление ветра указывается от магнитного меридиана.

79. Экипажи воздушных судов, находящихся в полете, получают данные о погоде по системам вещания метеорологической информации (ATIS, VOLMET, радиовещательные каналы ВЧ и ОВЧ).

При отсутствии на аэродромах автоматических передач ATIS и ОВЧ радиоканалов сведения о погоде экипажам передаются диспетчером органа ОВД. Диспетчер обязан передавать информацию на борт воздушного судна во всех случаях по запросу экипажа.

80. В сводки фактической погоды, передаваемые по системам ATIS и ОВЧ радиоканалам, включаются сведения о состоянии ВПП и коэффициенте сцепления.

81. Обеспечение летных экипажей воздушных судов метеорологической консультацией и документацией в период предполетной подготовки организуется эксплуатантом. В полете экипаж получает необходимую информацию через органы ОВД.

82. При учебных и тренировочных полетах в районе аэродрома (аэроузла), организуемых в летных учебных заведениях, метеорологическая документация вручается должностному лицу, организующему полеты.

83. Метеорологическое обеспечение полетов при выполнении авиационных работ осуществляется метеорологическим органом в объеме и порядке, предусмотренных нормативными документами по районам полетов.

84. Вылеты экипажей воздушных судов по прогнозам основных и запасных аэродромов, срок действия которых меньше расчетного времени полета с учетом дополнительного времени 30 мин, не производятся.

85. Экипаж по запросу органа ОВД сообщает сведения о погоде, наблюдавшейся в полете.

86. Для определения возможности полетов по ПВП при сложных метеоусловиях по решению руководителя эксплуатанта может проводиться разведка погоды наиболее опытными экипажами, имеющими допуск к полетам в этих условиях, без пассажиров на борту. Полет на разведку погоды выполняется при наличии запасного аэродрома в соответствии с требованием настоящих Правил.

87. **Инженерно–авиационное обеспечение полетов** осуществляется в целях поддержания летной годности гражданских воздушных судов.

88. Инженерно–авиационное обеспечение включает:

1) поддержание воздушных судов в исправном состоянии в соответствии с эксплуатационной документацией воздушных судов;

2) сбор, учет и анализ данных об отказах и неисправностях авиационной техники и об особенностях эксплуатации воздушных судов, предоставление этих данных уполномоченному органу в области гражданской авиации, внедрение мероприятий по устранению и предупреждению отказов и неисправностей;

- 3) учет ресурсного и технического состояния авиационной техники (АТ);
- 4) планирование технического обслуживания и ремонта АТ;
- 5) контроль полноты и качества выполнения работ по поддержанию летной годности ВС;
- 6) учет выполненных работ по поддержанию летной годности воздушных судов;
- 7) ведение и обеспечение сохранности эксплуатационной документации, включая пономерную и судовую документацию;
- 8) работы по оценке оформления пономерной документации;
- 9) работы по исследованию отказавших агрегатов;
- 10) обработку и анализ полетной информации;
- 11) рекламационно–претензионную работу;
- 12) работу по содержанию производственной базы для поддержания летной годности воздушных судов;
- 13) поддержание и повышение профессионального уровня инженерно–технического персонала;
- 14) поддержание и повышение технических знаний членов экипажей ВС.

89. К выполнению полета допускается исправное, готовое к вылету воздушное судно, которое прошло необходимое техническое обслуживание и ремонт и его годность к эксплуатации подтверждена сертифицированной организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ТО и РАТ).

90. Воздушное судно экипажу передает специалист, назначенный организацией по ТО и РАТ ответственным за выполнение формы технического обслуживания (ТО) на данном ВС, который информирует бортинженера (бортмеханика, пилота) о техническом состоянии ВС и выполненных на нем работах.

91. Воздушное судно может быть выпущено в полет с отказом или неисправностью, предусмотренной перечнем минимального оборудования. При этом в экземпляре производственной документации на ТО и РАТ о вылете с отказом или неисправностью делается соответствующая отметка.

91.1. Разрешение на перегонку воздушного судна с отказавшим двигателем из аэропорта Российской Федерации к месту его замены (если такая перегонка предусмотрена РЛЭ) дает руководитель территориального органа уполномоченного органа в области гражданской авиации, контролирующего эксплуатанта воздушного судна.

91.2. При перегонке воздушного судна с одним отказавшим двигателем из–за пределов Российской Федерации разрешение дает уполномоченный орган в области гражданской авиации.

92. Члены экипажа принимают оборудование, имущество и снаряжение после осмотра ВС согласно РЛЭ, подтверждая прием подписью в бортовом журнале.

93. **Авиатопливообеспечение** осуществляется в целях заправки воздушных судов кондиционными авиационными горючими и смазочными материалами (ГСМ) и включают прием, хранение, подготовку и выдачу на заправку (обработку) ВС.

94. Заправка ГСМ в воздушные суда осуществляется только из средств заправки, имеющих контрольные талоны, в соответствии с установленными требованиями. Заправка воздушных судов наливными ГСМ, не имеющими паспортов качества запрещается.

Паспорта качества (их копии) на выдаваемые на заправку ГСМ предъявляются члену экипажа или представителю эксплуатанта по их требованию.

Особенности заправки, дозаправки, слива топлива из воздушных судов, имеющих на борту пассажиров, указаны в приложении № 4.

95. **Аэродромное обеспечение полетов** осуществляется в целях поддержания летного поля аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

96. Работы на летном поле проводятся только с разрешения и под контролем главного оператора аэропорта.

97. Порядок расстановки и движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации определяется в инструкции по производству полетов (аэронавигационном паспорте аэродрома) и публикуется в АИП.

98. Маркировка искусственных покрытий взлетно-посадочных полос (ВПП), рулежных дорожек (РД), мест стоянок (МС), перронов и грунтовых аэродромов производится в соответствии с установленными требованиями.

99. Подготовку летного поля к полетам воздушных судов, контроль за его техническим состоянием, своевременным ремонтом, определение значения коэффициента сцепления осуществляет оператор аэропорта, выполняющий аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению.

100. Аэродромные машины и механизмы, для работы на ВПП, РД, перроне и МС, оборудуются средствами радиосвязи, проблесковыми и габаритными огнями, включаемыми во время работы независимо от времени суток.

При работе на ВПП и РД средства радиосвязи, габаритные и проблесковые огни, установленные на машинах, выключать запрещается.

101. Решение о начале, прекращении, возобновлении или ограничении полетов принимает сменный начальник аэропорта – должностное лицо главного оператора аэропорта.

102. Условия торможения на искусственной взлетно–посадочной полосе (ИВПП) характеризуются нормативным и/или измеренным значением коэффициента сцепления, толщиной и видом атмосферных осадков на покрытии. Влияние коэффициента сцепления и осадков учитывается в соответствии с РЛЭ самолета.

103.128. При необходимости временного прекращения по техническим причинам приема и выпуска воздушных судов дается информация о времени начала и окончания работ в адреса, предусмотренные табелем сообщений о движении воздушных судов в гражданской авиации, но не позднее чем за 2 часа до начала работ.

104. Продолжительность очистки аэродромных покрытий не должна превышать установленных норм. Информация о времени окончания работ является основанием для вылета воздушных судов из других аэропортов с расчетом прилета на данный аэродром не ранее указанного времени окончания работ.

105. **Электросветотехническое обеспечение полетов** включает комплекс организационно–технических мероприятий, проводимых службой электросветотехнического обеспечения полетов (ЭСТОП) в целях поддержания технического состояния и эксплуатационных параметров оборудования, обеспечивающего безопасность полетов, и предусматривает:

- 1) содержание электросветотехнических средств в исправном состоянии;
- 2) бесперебойное снабжение электроэнергией системы светосигнального оборудования.

106. Система светосигнального оборудования включается:

- 1) при ночных полетах – за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;
- 2) в дневных условиях – при видимости 2000 м и менее;
- 3) в других случаях – по указанию руководителя полетов или требованию экипажа;

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

107. При обеспечении полетов запрещается:

1) использование средств ЭСТОП, на которых не выполнены или не завершены работы по ежедневному техническому обслуживанию;

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

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

108. Все оперативные переключения в системе электроснабжения аэропорта (аэродрома) производятся по согласованию с органом ОВД.

109. В случае изменения направления рабочего старта должностное лицо службы электросветотехнического обеспечения полетов обязано доложить органу ОВД о готовности к работе светотехнических средств с новым направлением.

**110. Радиотехническое обеспечение полетов (РТОП)** осуществляется в целях обеспечения экипажей ВС и органов ОВД связью и данными радиотехнических систем и включает комплекс организационно–технических мероприятий, проводимых службой эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС).

111. Средства РТОП и авиационной связи (АС) для обеспечения полетов включаются по указанию органа ОВД:

1) радиотехнические средства аэродрома: обзорный радиолокатор аэродромный (ОРЛА), радиотехническая система ближней навигации (РСБН), всенаправленный радиомаяк с дальномерным оборудованием (ВОР/ДМЕ), отдельная приводная радиостанция (ОПРС), дальняя приводная радиостанция с радиомаркером (ДПРМ) – не позднее, чем за 15 минут до расчетного времени посадки (пролета) воздушного судна;

2) системы посадки: радиомаячная система посадки (РМС), отдельная система посадки (ОСП), посадочный радиолокатор (ПРЛ) – за 15 минут до расчетного времени посадки ВС. При этом ПРЛ включается и используется для контроля захода на посадку самолетов 1, 2 и 3 классов при высоте нижней границы облаков (ВНГО) 200 м и менее и (или) видимости 2000 м и менее, а для самолетов 4 класса и вертолетов – по требованию командира ВС.;

3) ПРЛ и другие средства РТОП и АС – во всех случаях по требованию экипажей независимо от метеоусловий;

4) документирование информации о заходе на посадку ВС осуществляется во всех случаях при использовании ПРЛ.

В случае изменения рабочего старта должностные лица РТОП и АС докладывают органу ОВД о готовности радиотехнических средств (РТС) к работе с новым стартом.

112. Средства РТОП и АС могут быть выключены по решению органа ОВД, при отсутствии прилетов и вылетов других воздушных судов, по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна, а также по окончании связи экипажа вылетевшего ВС с органом ОВД подхода.

113. Радиообмен между органами ОВД и экипажами воздушных судов, переговоры диспетчеров органов ОВД, метеоконсультации экипажей и диспетчеров, предполетный контроль, а также метеоинформация, передаваемая по радиоканалам под-

лежат обязательной регистрации аппаратурой автоматической магнитной звукозаписи.

114. Материалы звукозаписи хранятся (если не поступили указания о более длительных сроках):

- 1) 14 дней на международных аэродромах и в центрах ЕС ОрВД;
- 2) 7 дней в остальных случаях.

115. О неисправностях или отказах средств связи, навигации, обеспечения посадки и других РТС, должностные лица РТОП и АС немедленно сообщают руководителю полетов для информирования экипажей ВС.

116. О выключении из-за отказа РТС обеспечения полетов должностные лица РТОП и АС делают запись в специальном журнале и немедленно информируют руководителя полетов.

117. Запрещается использование средств РТОП и АС, на которых не выполнены работы по техническому обслуживанию или закончился срок действия сертификата годности объекта к эксплуатации.

118. **Орнитологическое обеспечение полетов** - комплекс организационных, оперативных и других мероприятий, в том числе мероприятий по преобразованию территорий осуществляемых в целях предотвращения столкновений ВС с птицами.

119. Мероприятия по орнитологическому обеспечению полетов проводятся в соответствии с установленными в гражданской авиации требованиями.

120. На аэродромах проводится учет столкновений воздушных судов с птицами, при этом учитываются все случаи столкновений независимо от последствий для полета и состояния ВС.

121. На аэродромах принимаются необходимые меры по предотвращению столкновений ВС с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

122. **Организационное обеспечение полетов воздушных судов** состоит в обслуживании пассажиров, багажа, грузов и почты в аэропорту отправления (назначения) и распределения коммерческой загрузки на борту ВС с учетом соблюдения установленных ограничений по весу и центровке, эффективного использования его полезных объемов и грузоподъемности, а также оформления сопроводительной документации при соблюдении требований безопасности полетов.

123. Организационное обеспечение полетов воздушных судов производится в аэропорту - подразделениями (службами) организации перевозок эксплуатанта или по договору другой организацией, осуществляющей эту деятельность в установленном порядке, а в полете – членами кабинного экипажа, по поручению командира ВС.

124. Подразделение по организации перевозок обеспечивает:

1) распределение коммерческой загрузки и расчет центровки ВС в соответствии с РЛЭ;

2) обслуживание пассажиров, багажа, грузов и почты в аэропорту отправления (назначения), включающее оформление их регистрации, организацию и доставку пассажиров, багажа, грузов и почты к воздушному судну (от воздушного судна) и их загрузку (выгрузку) на (из) воздушное судно в соответствии с центровочным графиком (центровочной ведомостью);

3) оформление перевозочной и сопроводительной документации, ее передачу в промежуточный аэропорт и аэропорт назначения.

125. Распределение коммерческой загрузки на борту воздушного судна и расчет центровки производит диспетчер по центровке, а при его отсутствии на аэродроме – один из членов экипажа ВС.

126. Посадка и высадка пассажиров производятся под руководством и контролем должностного лица подразделения по организации перевозок и бортпроводника или другого члена экипажа.

127. Количество пассажиров на борту воздушного судна (не учитывая детей в возрасте до 2 лет) должно соответствовать количеству кресел, оборудованных привязными ремнями, и не превышать других установленных норм для данного воздушного судна.

128. На аэродромах и посадочных площадках, не имеющих подразделения по организации перевозок, а также на аэродромах других видов авиации оформление пассажиров и груза возлагается на эксплуатанта.

129. **Обеспечение авиационной безопасности при выполнении полетов** осуществляется в целях предотвращения незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в соответствии с требованиями нормативных документов по авиационной безопасности.

130. В иностранных аэропортах представитель эксплуатанта и командир ВС принимает необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток, угрожающих безопасности полетов, со стороны лиц, не связанных с выполнением полета, используя предоставленные им права, и в соответствии с законами и правилами государства пребывания.

131. В иностранных аэропортах, где нет представителя эксплуатанта, командир ВС организует обеспечение мер авиационной безопасности силами экипажа, согласуя их с местными полномочными органами по авиационной безопасности и с представительствами Российской Федерации.

При акте незаконного вмешательства командир ВС принимает решение, согласуя его по возможности с местными полномочными органами и с представительствами Российской Федерации.

132. **Медицинское обеспечение полетов** осуществляется в целях повышения безопасности полетов посредством сохранения и укрепления здоровья, повышения работоспособности и профессионального долголетия, а также медицинского освидетельствования авиационного персонала.

133. Медицинское освидетельствование авиационного персонала осуществляется в установленном порядке.

134. Члены экипажа воздушного судна, парашютисты и диспетчерский персонал органов ОВД, независимо от занимаемой должности, перед выполнением полетного задания (парашютными прыжками, дежурством) в установленном порядке проходят предполетный (предсменный) медицинский осмотр.

135. Члены экипажа, парашютисты и диспетчерский персонал органов ОВД обязаны соблюдать предполетный (предсменный) режим отдыха и питания. В случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного (предсменного) отдыха или питания они обязаны доложить о своем состоянии непосредственному начальнику и обратиться за медицинской помощью.

136. Перед прохождением предполетного (предсменного) медицинского осмотра члены экипажа воздушного судна, диспетчеры органов ОВД обязаны предъявить медицинскому работнику, проводящему медицинский осмотр, свидетельство авиационного специалиста гражданской авиации и медицинское заключение врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК).

137. **Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов** осуществляется в целях своевременного поиска и оказания помощи пассажирам и экипажам ВС, терпящих бедствие и их эвакуации.



138. Полеты ВС не обеспеченные в поисковом и аварийно спасательном отношении запрещаются.

Поиск терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов и спасание их пассажиров и экипажей организуют и осуществляют соответствующие уполномоченные органы во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые в установленном порядке возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

## **VI. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ**

139. Командир ВС, член экипажа имеют право отказаться от выполнения задания на полет, если он не в состоянии его выполнить.

140. Перед полетом члены экипажа ВС проходят предполетную подготовку в установленном объеме.

141. На пассажирских воздушных судах закрытие дверей и грузовых люков после посадки пассажиров и их открытие после за руливания на стоянку осуществляют в соответствии с требованиями РЛЭ.

142. На грузовых воздушных судах закрытие и открытие дверей и грузовых люков, а также эксплуатация самолетного погрузочно-разгрузочного оборудования осуществляются подготовленными для этого членами экипажа.

143. В полете:

1) не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет;

2) дверь кабины летного экипажа должна быть закрытой и запертой на замок, члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа при служебной необходимости по вызову и разрешению командира ВС;

3) не допускаются любые попытки вмешательства посторонних лиц в работу членов экипажа при исполнении ими служебных обязанностей.

144. В течение всего полета все члены экипажа, находясь на своих рабочих местах должны быть пристегнуты привязными ремнями.

Пилоты, пользуются привязными системами\* во время взлета и посадки, а другие члены летного экипажа пользуются привязными системами во время взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, но во всяком случае поясной ремень должен оставаться пристегнутым.

145. Члены кабинного экипажа и лица сопровождающие груз пристегиваются ремнями безопасности на взлете и посадке.

146. Пассажиры пристегиваются поясными ремнями от начала руления до набора эшелона (высоты) полета и от начала снижения с эшелона (высоты) полета до выключения двигателей на стоянке. На других этапах полета – по требованию командира ВС или членов кабинного экипажа.

147. Перед полетом экипаж информирует пассажиров о размещении бортовых аварийно-спасательных средств на борту воздушного судна и инструктирует о правилах их использования.

148. Во время полета командир ВС находится на своем рабочем месте. Допускается кратковременное оставление рабочего места командиром ВС в условиях, не угрожающих безопасности полета.

---

\* Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно.

149. При выходе командира ВС из кабины летного экипажа второй пилот управляет воздушным судном и руководит работой летного экипажа, при этом остальные члены летного экипажа находятся на своих рабочих местах.

150. На ВС, экипаж которого состоит из командира ВС, второго пилота и кабинного экипажа, при кратковременном покидании рабочего места одним из пилотов в кабине летного экипажа должен присутствовать член кабинного экипажа.

151. Кратковременное покидание кабины летного экипажа допускается только одним из членов летного экипажа с разрешения командира ВС.

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

153. В особых случаях полета и других ситуациях, связанных с угрозой безопасности полета, члены летного экипажа покидают свои рабочие места только по указанию командира ВС.

154. На установленных рубежах члены летного экипажа проверяют готовность к выполнению очередного этапа полета по карте контрольных проверок.

155. На этапах полета от запуска двигателя (двигателей) и до набора эшелона (высоты) полета после взлета и на снижении с эшелона (высоты) полета и до выключения двигателя (двигателей) после посадки не разрешается ведение членами летного экипажа переговоров, не связанных с выполнением задания на полет.

156. Радиообмен с органом ОВД ведет командир ВС или, по его поручению, другой член летного экипажа в соответствии с установленными правилами и фразеологией. Отступление от установленных правил допускается при ситуации, угрожающей безопасности полета.

157. На воздушных судах, оборудованных самолетным переговорным устройством, переговоры в кабине летного экипажа ведутся с его использованием, за исключением, когда ВС оборудовано микрофонами постоянной записи.

158. Ведение радиосвязи.

158.1. Летный экипаж докладывает органу ОВД:

1) об условиях руления или полета, препятствующих выполнению настоящих Правил и требований РЛЭ;

2) о наблюдаемом опасном метеоявлении;

3) об опасном сближении с другим воздушным судном или объектом, определяемым визуально или по информации БСПС;

4) о выполняемых вертикальных маневрах по рекомендациям БСПС, а также о восстановлении условий, заданных в указании или диспетчерском разрешении органа ОВД после разрешения конфликтной ситуации;

5) об условиях полета по запросу органа ОВД;

6) о занятии эшелона крейсерского полета и начале снижения с него;

7) о пролете пунктов обязательного донесения (доклад о пролете пунктов обязательного донесения и занятии эшелона крейсерского полета может не производиться при получении летным экипажем информации от органа ОВД о радиолокационном опознавании ВС);

8) о выполнении иных указаний, установленных органом ОВД.

158.2. При наличии вещания службы автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС) экипаж ВС сообщает органу ОВД индекс текущей информации АТИС:

1) при вылете - при первой связи с аэродромными диспетчерскими пунктами руления и старта;

2) при прилете - при первой связи с диспетчерскими пунктами подхода и круга.

158.3. Перед выполнением полета экипаж ВС устанавливает связь с органом ОВД для получения диспетчерского разрешения на выполнение полета, условия выхода, а в случае применения и дискретный код приемоответчика (ВОРЛ).

159. Порядок курения на борту воздушного судна определяется эксплуатантом в соответствии с законодательством Российской Федерации.

160. Проблесковые маяки включаются перед запуском двигателя (двигателей) и выключаются после их остановки (остановки винтов на вертолете), если иное не установлено РЛЭ.

161. Посадочные фары ВС используются командиром ВС в зависимости от условий полета, орнитологической обстановки, учебно–тренировочного задания на полет и в соответствии с РЛЭ.

162. По окончании полета и после выполнения экипажем послеполетных процедур, предписанных РЛЭ и РПП, командир ВС проводит послеполетный разбор.

163. Запрещаются взлет и посадка при метеоусловиях ниже установленного метеоминимума.

164. Воздушному судну, терпящему бедствие, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

165. Воздушные суда, имеющие ограниченный остаток топлива, имеют преимущественное право в заходе на посадку перед другими воздушными судами.

166. Командиру ВС предоставляется право произвести посадку ниже установленного метеоминимума в случае малого остатка топлива или отказа авиационной техники, не позволяющего выполнить полет и посадку на аэродроме с благоприятной погодой.

167. Командир ВС, принявший сигнал бедствия от другого воздушного или морского судна, или судна внутреннего плавания или обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, либо находящихся в опасности людей, оказывает им помощь постольку, поскольку он может это сделать без опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа. Командир ВС отмечает на карте место бедствия и сообщает о бедствии органу ОВД.

168. Не допускается нахождение в кабине летного экипажа предметов, ограничивающих управление ВС, нормальную эксплуатацию систем и оборудования ВС и деятельность членов экипажа.

## **VII. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ**

169. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации могут выполняться:

- 1) по правилам полетов по приборам (ППП);
- 2) по правилам визуальных полетов (ПВП)

в зависимости от класса воздушного пространства (приложение № 5 к Правилам).

170. Правила полетов по приборам предусматривают:

1) выполнение полетов в условиях, при которых местонахождение, пространственное положение и параметры полета ВС определяются экипажем по показаниям пилотажно–навигационных приборов;

2) выдерживание экипажем по пилотажно–навигационным приборам параметров полета, для соблюдения вертикальных, продольных и боковых интервалов эшелонирования, установленных органом ОВД.

171. Правила полетов по приборам применяются:

- 1) в верхнем воздушном пространстве;

2) в нижнем воздушном пространстве при полетах с приборной скоростью:

более 450 км/ч;

3) при полетах с применением имитаторов видимости (шторок).

172. При полете в контролируемом воздушном пространстве (ВП) переход от полета по ППП к полету по ПВП осуществляется с разрешения органа ОВД, под управлением которого находится экипаж ВС.

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

174. При выполнении полета по ППП командир ВС отвечает за:

1) соблюдение безопасной высоты полета;

2) выдерживание заданной высоты (эшелона) полета;

3) точность полета по воздушной трассе, заданному маршруту и траектории, схеме выхода после взлета и захода на посадку, а также выдерживание параметров полета;

4) своевременный доклад органу ОВД, под управлением которого находится ВС, о преднамеренном или непреднамеренном отклонении от текущего плана полета;

5) достоверность информации о месте ВС, параметрах и условиях полета;

6) точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД.

## **VIII. ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ**

175. Правила визуальных полетов предусматривают:

1) выполнение полетов в условиях, при которых местонахождение, пространственное положение и параметры полета ВС определяются пилотом по естественному горизонту, наземным ориентирам.

2) выдерживание продольных, боковых и вертикальных интервалов с другими ВС и материальными объектами с использованием зрительного наблюдения за ними.

176. ПВП применяются:

1) в нижнем воздушном пространстве для ВС, имеющих приборную скорость не более 450 км/ч;

2) днем на аэродромах и посадочных площадках;

3) в сумерках на аэродромах и посадочных площадках оборудованных светотехническими средствами обеспечения полетов;

4) через 30 минут после наступления рассвета и не позднее 30 минут до наступления темноты при полетах с подбором посадочных площадок с воздуха и на аэродромы (площадки), не имеющие светотехнических средств обеспечения полетов;

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

177. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всех членов летного экипажа воздушного судна, а в контролируемом воздушном пространстве и с постоянным прослушиванием радиочастоты органа ОВД, в зоне ответственности которого находится воздушное судно.

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

179. При полете в контролируемом ВП класса "В" ниже нижнего безопасного эшелона не допускается встречное движение воздушных судов на одной высоте по одному неразведенному маршруту полета, МВЛ.

180. При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих требуемым для полета по ПВП, командир ВС:

1) возвращается на аэродром вылета или выполняет посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по ППП;

2) переходит на полет по ППП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка экипажа и оснащенность воздушной трассы (МВЛ) не препятствуют этому;

3) командир вертолета, кроме того, может действовать в соответствии с пунктом 532 настоящих Правил.

181. При полете в контролируемом ВП класса "В" изменение высоты (эшелона) полета производится с разрешения органа ОВД, под непосредственным управлением которого находится воздушное судно.

182. При попадании воздушного судна в метеоусловия не соответствующие требуемым для полетов по ПВП, снижение ниже безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет не допускается. При невозможности продолжения полета по ПВП в контролируемом ВП класса "В" командир ВС немедленно приступает к набору безопасной для полетов по ППП высоты (безопасного эшелона) с докладом об этом органу ОВД.

183. При полетах в воздушном пространстве классов: "В", "С", "D" передача донесения о местоположении ВС осуществляется командиром ВС с интервалом не более 30 минут, если орган ОВД, под управлением которого находится ВС, не установил другой интервал времени.

184. При выполнении полета по ПВП командир ВС отвечает за:

1) выполнение правил полета по ПВП;

2) соблюдение безопасной высоты полета;

3) точность полета по воздушной трассе, МВЛ, маршруту полета и схемам выхода после взлета и захода на посадку;

4) своевременный доклад органу ОВД, под управлением которого находится ВС, о преднамеренном или непреднамеренном отклонении от текущего плана полета (при полете в контролируемом ВП класса "В");

5) достоверность информации о месте ВС и условиях полета;

6) точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД (при полете в контролируемом ВП класса "В").

185. Полеты под облаками, высота нижней границы которых менее 150 м, в условиях обледенения или при прогнозировании обледенения на высоте нижнего безопасного эшелона и ниже выполняются на воздушных судах, имеющих противообледенительные системы.

186. Правила визуальных полетов (кроме срочных санитарных, поисково-спасательных, аварийно-спасательных и тренировочных), которые могут выполняться днем и в сумерках, предусматривают:

1) выдерживание установленных вертикальных, продольных и боковых интервалов между воздушными судами, а также между ВС и другими объектами в воздухе методом визуального наблюдения;

2) при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, выдерживание минимального запаса высоты над препятствиями и обход искусственных препятствий посредством визуального наблюдения за расположенной впереди местностью;

3) удержание воздушного судна в пределах воздушной трассы, МВЛ, маршрута полета, схемы полета в районе аэродрома (вертодрома) методом визуальной ориентировки с использованием имеющихся навигационных средств.

187. Полеты по ПВП могут выполняться:

1) в воздушном пространстве классов "А", "В", "С" и "D" в соответствии с требованиями приложения № 6 к Правилам;

2) в воздушном пространстве классов "Е", "F" и "G" при высоте нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа 450 м и видимости 5000 м.

188. Минимальные условия полетов по ПВП, которые могут применяться при выполнении тренировочных, срочных санитарных, поисково-спасательных, аварийно-спасательных полетов днем и ночью, предусматривают:

1) пилотирование по линии естественного горизонта, наземным дневным и световым ориентирам с одновременным контролем по приборам за пространственным положением воздушного судна;

2) выполнение полета с соблюдением интервалов продольного и бокового эшелонирования, установленного для ППП;

3) выдерживание заданного эшелона (высоты) полета с учетом-искусственных препятствий;

4) определение места воздушного судна визуально по наземным ориентирам и с использованием имеющихся навигационных средств;

5) контроль органом ОВД за соблюдением интервалов между воздушными судами с применением РТС и (или) на основании информации, получаемой от экипажей при полете в контролируемом ВП класса "В".

189. Минимальные условия ПВП используются экипажами, подготовленными к полетам по ППП, для полетов ниже нижнего эшелона и на эшелонах в пределах нижнего воздушного пространства на самолетах с максимальной скоростью полета не более 300 км/ч и вертолетах.

200. Минимальные условия ПВП по маршруту полета, а также в районе аэродрома вне схемы вылета/захода на посадку должны соответствовать требованиям приложения № 7 к Правилам.

201. Полеты при минимальных условиях ПВП в контролируемом ВП класса "В" выполняются при наличии связи с органом ОВД и при условии освобождения нижнего безопасного эшелона от других воздушных судов.

202. При организации полетов при минимальных условиях ПВП маршрут выбирается через ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости с тем, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении, позволяющем не включать их в расчет безопасной высоты.

203. Встречное движение и обгон воздушных судов по маршруту (в том числе на МВЛ) при минимальных условиях ПВП в контролируемом ВП класса "В" осуществляются с применением вертикального эшелонирования предусмотренного для ППП. При невозможности эшелонирования таких полетов по высоте организуется одностороннее движение воздушных судов с продольным эшелонированием, установленным для ППП.

203.1. Обгоняющим воздушным судном, считается воздушное судно, которое приближается к другому воздушному судну со стороны хвостовой части по линии, образующей угол менее 70° к плоскости симметрии последнего.

204. При выполнении полета при минимальных условиях ПВП командир ВС отвечает за:

1) выполнение правил и заданных условий полета;

2) соблюдение безопасной высоты полета;

3) выдерживание заданной высоты (эшелона) полета;

4) точность выдерживания воздушной трассы, МВЛ, маршрута полета и схем выхода после взлета и захода на посадку;

- 5) своевременный доклад органу ОВД, о преднамеренном или непреднамеренном отклонении от текущего плана полета;
- 6) достоверность информации о месте ВС и условиях полета в контролируемом ВП класса "В";
- 7) точное и своевременное выполнение указаний органа ОВД в контролируемом ВП класса "В".

205. Орган ОВД, под управлением которого находится ВС, при полете его в минимальных условиях ПВП, отвечает за:

- 1) назначение высоты (эшелоны) полета;
- 2) соблюдение интервалов эшелонирования между воздушными судами при взлете и полете по воздушной трассе, МВЛ, маршруту полета;
- 3) освобождение нижнего безопасного эшелона полета;
- 4) своевременное информирование летного экипажа об аэронавигационной, метеорологической и орнитологической обстановке;
- 5) обеспечение установленных интервалов эшелонирования между воздушными судами при переходе на ППП;
- 6) точную и своевременную информацию о фактическом местоположении ВС при диспетчерском обслуживании.

## **IX. ПЛАНЫ ПОЛЕТОВ**

206. Информация о полете воздушного судна представляется органу ЕС ОрВД в форме заявки на использование воздушного пространства.

207. Представление заявок на использование воздушного пространства, выдача разрешения на использование воздушного пространства осуществляются в соответствии с требованиями Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

208. Изменения в план полета сообщаются органу ОВД до начала полета

209. Во время полета в контролируемом ВП экипаж ВС придерживается плана полета, а при отклонении от него докладывает органу ОВД, под непосредственным управлением (обслуживанием) которого находится воздушное судно.

210. После завершения контролируемого полета при отсутствии на аэродроме посадки органа ОВД доклад о прибытии с целью закрытия плана полета или любой его части представляется незамедлительно после посадки воздушного судна соответствующему органу ОВД с помощью средств наиболее быстрой передачи информации.

211. Если известно, что средство связи на аэродроме посадки отсутствует и нет других возможностей для передачи доклада о прибытии, то информация о прибытии соответствующему органу ОВД по мере возможности передается непосредственно перед посадкой.

## **X. ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

212. Не допускается сближение воздушных судов на расстояния менее установленных интервалов эшелонирования.

213. С целью предотвращения столкновения с другим воздушным судном командир ВС предпринимает действия, включая маневры, в соответствии с указаниями, выдаваемыми БСПС, с немедленным докладом о предпринятых маневрах органу ОВД.

214. Указания по предотвращению угрозы столкновения, выдаваемые БСПС, являются приоритетными по отношению к указаниям органа ОВД.

215. Когда минует угроза столкновения, летный экипаж как можно скорее восстанавливает условия, заданные в указании или разрешении органа ОВД. После восстановления условий, заданных текущим диспетчерским разрешением, уведомляет об этом орган ОВД.

216. В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах каждый командир ВС должен отвернуть свое воздушное судно вправо для их расхождения левыми бортами.

217. При непреднамеренном сближении двух воздушных судов на пересекающихся курсах на одном и том же эшелоне (высоте) полета, командир ВС, наблюдающий другое воздушное судно слева, уменьшает на 150 м, справа – увеличивает на 150 м высоту полета.

218. При невозможности изменения высоты полета (облачность, полет на малых и предельно малых высотах или наличие других ограничений) командиры воздушных судов отворачивают воздушные суда вправо, обеспечивая их безопасное расхождение.

219. В процессе маневра расхождения командир ВС не теряет другое воздушное судно из вида.

220. При полете в контролируемом ВП обгон впереди летящего ВС, выполняющего полет по ППП на высоте (эшелоне) обгоняемого воздушного судна, осуществляется с разрешения диспетчера ОВД с соблюдением боковых интервалов эшелонирования.

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

222. Обгоняемое ВС пользуется приоритетом, а обгоняющее ВС независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, отворачивает вправо 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 продольного эшелона.

223. При полете по схеме захода на посадку обгон впереди летящего воздушного судна(за исключением однотипного воздушного судна) может выполняться с внешней стороны схемы с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.

224. Обгон впереди летящего воздушного судна вне схемы захода на посадку может выполняться с правой стороны с боковым интервалом не менее 500 м.

При полете по схеме захода на посадку обгон однотипного воздушного судна не допускается. В визуальных метеорологических условиях более скоростные воздушные суда могут обгонять менее скоростные до начала промежуточного этапа захода на посадку и с боковым интервалом не менее 500 м.

225. На неконтролируемых аэродромах воздушное судно, находящееся в полете, а также движущееся по земле или воде, уступает путь воздушным судам, выполняющим посадку или находящимся на конечном этапе захода на посадку.

226. Когда два или несколько воздушных судов приближаются к неконтролируемому аэродрому с целью совершения посадки, воздушное судно, находящееся на более высоком эшелоне (высоте) полета, уступает путь воздушному судну, находя-



щемуся на более низком эшелоне (высоте) полета, однако последнее воздушное судно не пользуется этим правилом для того, чтобы пересекать путь другого воздушного судна, находящегося на конечном этапе захода на посадку, или в целях обгона такого воздушного судна.

227. Командир ВС, которому известно, что другое воздушное судно совершает вынужденную посадку, уступает путь такому воздушному судну.

228. Воздушное судно, рулящее на площади маневрирования на неконтролируемых аэродромах, уступает дорогу воздушным судам, совершающим взлет или готовящимся взлетать.

229. При рулении на площади маневрирования аэродрома в случае сближения воздушное судно уступает дорогу воздушным судам находящимся справа.

230. Воздушное судно, при рулении на площади маневрирования, останавливается и ожидает:

1) во всех местах ожидания у летной полосы, если нет иного указания от органа ОВД;

2) у всех линий "стоп" с включенными огнями и может продолжать движение после того, как эти огни выключаются.

231. На контролируемых аэродромах очередность руления, взлетов, посадок определяет орган ОВД.

## **XI. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЫСОТ ПОЛЕТА**

232. Для целей безопасной аэронавигации рассчитываются:

1) минимальные и максимальные высоты/эшелоны полета;

2) высоты пролета контрольных точек и полета в зоне ожидания;

3) высоты установки давления на шкале высотомера (высота/эшелон перехода) при вылете и заходе на посадку в районе аэродрома (районе аэроузла);

4) безопасные высоты/эшелоны полета;

5) высоты установки давления на шкале высотомера (высота/эшелон перехода) при изменении высоты полета по маршруту в районе ЕС ОрВД.

Расчет минимальной (безопасной) высоты полета, высоты/эшелона перехода района аэродрома (аэроузла) и нижнего (безопасного) эшелона, высоты/эшелона перехода района ЕС ОрВД осуществляется в соответствии с приложением №1 к Федеральным авиационным правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

## **XII. ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ШКАЛЫ ДАВЛЕНИЯ БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ВЫСОТОМЕРА**

233. При выполнении полетов используются уровни начала отсчета высот, соответствующие следующим видам атмосферного давления:

1) стандартное (QNE);

2) на аэродроме (QFE) – атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП аэродрома (вертодрома);

3) аэродрома (пункта) приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) – приведенное давление аэродрома (пункта) к среднему уровню моря по стандартной атмосфере;

4) минимальное приведенное к уровню моря атмосферное давление по маршруту полета ( $P_{\text{прив. мин}}$ ).

234. Выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

1) по стандартному атмосферному давлению – при полетах на эшелоне перехода и выше;

2) по QNH – при полетах в радиусе не более 50 км от контрольной точки аэродрома (КТА) (района аэроузла) от взлета до набора высоты перехода и от эшелона перехода аэродрома до посадки;

3) по  $P_{\text{прив. мин}}$  или по QNH – при полетах по маршрутам вне района аэродрома (аэроузла) на высотах ниже безопасного эшелона (эшелона перехода).

235. С целью контроля за правильностью установки шкалы давления барометрического высотомера перед взлетом летный экипаж (если РЛЭ не предусматривает иного) устанавливает стрелки барометрических высотомеров на:

1) значение абсолютной высоты порога ВПП и сравнивает давление со значением атмосферного давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере; или

2) «нуль» высоты и сравнивает отсчет на шкале давления со значением атмосферного давления на аэродроме.

236. Перевод шкалы давления барометрического высотомера с атмосферного давления аэродрома, приведенного к среднему уровню моря по стандартной атмосфере производится:

1) на стандартное атмосферное давление – при пересечении высоты перехода в наборе эшелона полета;

2) на  $P_{\text{прив. мин}}$  – при пересечении границы района аэродрома или на установленном органом ОВД рубеже.

237. Полеты воздушных судов в переходном слое в режиме горизонтального полета не допускаются.

238. Для полета по  $P_{\text{прив. мин}}$  его значение сообщается летному экипажу органом ОВД.

239. При наборе заданного эшелона полета воздушным судном, выполняющим 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.

240. При снижении воздушного судна с эшелона полета до высоты полета по маршруту ниже эшелона перехода района ЕС ОрВД перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного атмосферного давления на  $P_{\text{прив. мин}}$  или на QNH производится при пересечении эшелона перехода района ЕС ОрВД. Эшелон перехода района ЕС ОрВД и значение  $P_{\text{прив. мин}}$  или QNH летному экипажу ВС сообщает орган ОВД.

241. В контролируемом воздушном пространстве при обеспечении органом ОВД бесступенчатого профиля снижения до высоты ниже эшелона перехода допускается установка экипажем давления барометрических высотомеров на значении QFE или QNH на высоте (эшелоне) получения такого разрешения от органа ОВД.

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

1) со стандартного атмосферного давления на значение QNH – при пересечении эшелона перехода района аэродрома (аэроузла);

2) с  $P_{\text{прив. мин}}$  на давление с QNH – на установленном рубеже или по указанию органа ОВД.

243. Допускается на конечном этапе захода на посадку перевод шкалы давления одного барометрического высотомера на атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП (QFE).

244. Посадка на неконтролируемом аэродроме (площадке), давление на котором органом ОВД летному экипажу не предоставляется, производится по минимальному атмосферному давлению по маршруту (участку) полета, приведенному к уровню моря.

245. Перед вылетом с неконтролируемого аэродрома (площадки), давление на котором органом ОВД экипажу не предоставляется, установка шкалы давления барометрического высотомера производится:

- 1) для полета по QFE – установкой нулевого значения высоты;
- 2) для полета по  $P_{\text{прив. мин}}$  – установкой  $P_{\text{прив. мин}}$ ;
- 3) для полета по QNH – установкой абсолютной высоты аэродрома.

246. На горных аэродромах при атмосферном давлении меньше предельного значения, которое может быть установлено на шкале давления барометрического высотомера, необходимо:

1) перед взлетом установить значение QNH. Показания высотомера, соответствующие абсолютной высоте аэродрома, в этом случае принимаются за "условный нуль", относительно которого производится набор заданной высоты;

2) перед посадкой на контролируемом аэродроме орган ОВД сообщает экипажу абсолютную высоту аэродрома и значение QNH, которое устанавливается на высотомере. В этом случае высотомер будет показывать абсолютную высоту полета, а в момент приземления — абсолютную высоту аэродрома над уровнем моря.

### **ХIII. МИНИМАЛЬНЫЕ И МАКСИМАЛЬНЫЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНЫ) ПОЛЕТА**

247. Высота (эшелон) полета может быть ограничена:

1) необходимостью безопасного полета на случай отказа одного (на ВС с двумя двигателями) или двух двигателей (на ВС с большим количеством двигателей), которая определяется эксплуатантом с учетом требований РЛЭ и указывается в РПП;

2) структурой воздушного пространства района полетов (ограничения указываются в документах аэронавигационной информации);

3) необходимостью обеспечения установленного минимального запаса высоты над препятствиями (безопасной высоты).

248. Нижний (безопасный) эшелон полета по маршруту (эшелон перехода района ЕС ОрВД) используется при выполнении полетов по стандартному атмосферному давлению и публикуется в документах аэронавигационной информации.

249. МБВ или минимальная безопасная высота в секторе (МБВс), используемая при полетах по ППП в районе аэродрома публикуется в документах аэронавигационной информации.

250. Безопасная высота для полета по трассе, МВЛ, маршруту полета, району аэродрома и району авиационных работ ниже эшелона перехода рассчитывается для установки на высотомере  $P_{\text{прив. мин}}$  или QNH.

251. Безопасная высота для полета в районе аэродрома по ПВП ниже эшелона перехода рассчитывается для установки на высотомере QNH или QFE.

252. Эшелон перехода района аэродрома (аэроузла) или района ЕС ОрВД явля-

ется нижним (безопасным) эшелонам полета соответствующего района.

#### **XIV. МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ВЫСОТЫ НАД ПРЕПЯТСТВИЕМ И ПОЛОСА УЧЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ**

253. Заданные высоты пролета контрольных точек и безопасные высоты полета назначаются с запасом высоты над препятствиями, учитывающим возможные погрешности расчета, измерения и выдерживания высоты, а также вынужденные изменения профиля полета в сложной метеорологической обстановке.

254. Безопасная (минимальная) высота полета определяется с учетом минимального запаса высоты над препятствием, расположенным в полосе учета препятствий.

255. Минимальный запас высоты над препятствиями (МЗВ) для полетов по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам составляет:

1) при полетах по ПВП в негорной местности:

с приборной скоростью 300 км/ч и менее – 100 м;

с приборной скоростью более 300 км/ч – 200 м;

2) при полетах по ППП в негорной местности – 300 м;

3) при полетах в горной местности по ПВП и ППП:

горы 2000 м и менее – 300 м;

горы выше 2000 м – 600 м;

4) для некоторых видов авиационных работ при полетах по ПВП ниже эшелона перехода минимальные запасы высоты над препятствиями устанавливаются правилами выполнения видов авиационных работ.

256.291. Минимальные запасы высот над препятствиями для полетов при минимальных условиях ПВП указаны в приложении № 7 к Правилам.

257. Минимальный запас высоты над препятствиями для определения нижнего (безопасного) эшелона полета устанавливается 600 м.

258. Минимальный запас высоты над препятствиями и полоса учета препятствий для полетов в районе аэродрома по маршрутам прибытия, в зоне ожидания, по схемам вылета и захода на посадку определяются в соответствии с установленными требованиями.

259. При расчете МБВ (МБВс) устанавливается минимальный запас высоты над препятствиями 300 м.

260. При расчете безопасных высот эксплуатантом в зависимости от условий выполнения полетов могут использоваться увеличенные запасы высоты.

261. При выполнении полетов по воздушным трассам, МВЛ и установленным маршрутам полета препятствия учитываются в пределах полосы, симметричной относительно линии заданного пути, а также в пределах радиуса от ее начальной и конечной точек, равного половине ширины полосы. Ширина полосы учета препятствий равна:

1) при полетах по ППП – 50 км;

2) при полетах по ПВП – ширине трассы, МВЛ, установленного маршрута полета.

262. Для полетов по ПВП ширина МВЛ, маршрута полета устанавливается не более 4 км.

263. Безопасные высоты/эшелоны для условий стандартной атмосферы могут рассчитываться для большей ширины полосы, учитывающей конфигурацию маршрута, точностные характеристики и расположение средств наведения.

## **XV. ПРАВИЛА ИЗМЕНЕНИЯ ЭШЕЛОНА (ВЫСОТЫ) ПОЛЕТА И ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ, МВЛ И МАРШРУТА ПОЛЕТА**

264. Высоты/эшелоны полета выдерживаются с учетом инструментальных и аэродинамических поправок барометрических высотомеров.

265. В районе аэродрома при отрицательной температуре воздуха высоты ниже высоты круга выдерживаются с учетом температурной поправки.

266. Набор высоты, снижение и маневрирование в районе аэродрома выполняется с учетом своевременного занятия опубликованных или заданных органом ОВД высот/эшелонов к назначенному рубежу.

267. Для повышения точности выдерживания заданного эшелона полета производится осреднение показаний бортовых высотомеров в соответствии с установленной методикой.

268. Изменение назначенного эшелона (высоты) в контролируемом воздушном пространстве производится с разрешения органа ОВД.

269. Воздушное судно, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте) в контролируемом воздушном пространстве, имеет преимущество перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять этот эшелон.

270. В контролируемом воздушном пространстве эшелон, занятый воздушным судном, может быть задан другому воздушному судну, если нет возможности применить другой вид эшелонирования, после доклада экипажем первого воздушного судна о начале снижения или набора высоты.

271. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне командиру ВС предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД.

В этом случае командир ВС, не изменяя высоты (эшелоны) полета, отворачивает ВС на  $30^\circ$  от воздушной трассы (МВЛ или маршрута полета), как правило, вправо, сообщает об этом органу ОВД и, создав боковой интервал от оси воздушной трассы, (МВЛ или маршрута полета) равный ширине воздушной трассы (МВЛ или маршрута полета), выводит его на прежний курс и изменяет высоту (эшелон) полета до избранной.

В экстренных случаях изменение высоты (эшелоны) полета может выполняться немедленно с момента начала отворота.

272. Возврат на воздушную трассу, МВЛ или маршрут полета производится с разрешения органа ОВД.

273. Вход на воздушную трассу (МВЛ или маршрут полета) выход с нее или пересечение производятся на предварительно согласованном эшелоне (высоте) и участках в режиме горизонтального полета.

274. Для пересечения воздушной трассы (МВЛ или маршрута полета) или входа в нее воздушное судно занимает эшелон (высоту) полета не менее чем за 10 км до ее границы.

275.312. Для входа на воздушную трассу (МВЛ или маршрут полета) командир ВС не позднее чем за 5 мин до подхода к ее границе получает разрешение и условия для продолжения полета от соответствующего органа ОВД.

276. При расположении аэродрома вылета вблизи воздушной трассы (МВЛ) условия ее пересечения сообщаются командиру ВС непосредственно перед вылетом.

## **XVI. ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ МИНИМАЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ТОПЛИВА НА ПОЛЕТ**

277. Полет начинается только в том случае, когда воздушное судно имеет достаточный запас топлива и масла, гарантирующий независимо от метеорологических условий и любых ожидаемых в полете задержек безопасное завершение полета. Кроме того, на борту имеется навигационный запас на случай непредвиденных обстоятельств.

278. Достаточный запас топлива (минимальное количество) на полет включает:

- 1) топливо, расходуемое на земле до взлета;
- 2) рейсовое топливо;
- 3) резервное топливо;
- 4) невырабатываемый остаток топлива.

279. Количество топлива, расходуемое на земле до взлета, рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить:

- 1) запуск двигателя(ей) и руление;
- 2) работу вспомогательной силовой установки (при ее наличии).

280. Рейсовое топливо рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет от взлета до завершения посадки на аэродроме (в пункте) назначения.

281. Резервное топливо включает в себя аэронавигационный, компенсационный запасы топлива, а также дополнительное топливо, если оно требуется для конкретного полета.

282. Аэронавигационный запас топлива рассчитывается в зависимости от одного из следующих вариантов принятия решения на вылет:

- 1) уход на запасной аэродром с ВПР/МВС аэродрома назначения;
- 2) уход на запасной аэродром с рубежа ухода;
- 3) полет без запасного аэродрома;
- 4) полет на изолированный аэродром.

283. Аэронавигационный запас топлива с уходом на запасной аэродром с ВПР/МВС аэродрома назначения рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет:

- 1) по установленному маршруту с ВПР/МВС аэродрома назначения до ВПР/МВС запасного аэродрома;
- 2) после пролета ВПР/МВС запасного аэродрома в течение не менее 30 мин полета на высоте 500 м над уровнем ВПП.

284. Аэронавигационный запас топлива с уходом на запасной аэродром с рубежа ухода рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет в течение 60 минут после пролета ВПР/МВС аэродрома назначения. При этом во время полета рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к моменту пролета ВПР/МВС запасного аэродрома количество топлива на борту ВС было не менее чем на 30 мин полета на высоте 500 м над уровнем ВПП.

285. При принятии решения на вылет без запасного аэродрома аэронавигационный запас топлива рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет воздушного судна после пролета ВПР/МВС аэродрома назначения на высоте 500 м над уровнем ВПП:

- 1) 60 минут для самолетов с газотурбинными двигателями (ГТД);
- 2) 45 минут для самолетов с ГТД с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг и самолетов с поршневыми двигателями;
- 3) 30 минут для вертолетов и дирижаблей.

286. Аэронавигационный запас топлива при полете на изолированный аэродром рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить выполнение полета на крейсерском

эшелоне (высоте) для самолетов:

1) с поршневыми двигателями – в течение 45 минут плюс 15% от времени полета по запланированному маршруту, но не более 120 минут;

2) с ГТД – в течение 120 минут.

287. Аэронавигационный запас топлива не может быть меньше значения, указанного в РЛЭ.

288. Вертолеты могут выполнять строительно–монтажные и погрузочно–разгрузочные работы в радиусе не более 2 км от посадочной площадки с аэронавигационным запасом топлива по усмотрению командира ВС, но не менее чем на 20 минут полета.

289. Компенсационный запас топлива рассчитывается в соответствии с РЛЭ, но в любом случае должен быть не менее 3% от количества рейсового топлива.

290. Окончательное решение о количестве топлива на полет, но не менее установленного, принимает командир ВС.

## **ХVII. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ПРИГРАНИЧНОЙ ПОЛОСЫ**

291. Формирование структуры воздушного пространства приграничной полосы производится в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

292. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы выполняются с использованием аэронавигационных карт установленного масштаба с обозначенной линией государственной границы Российской Федерации, шириной приграничной полосы и с указанием ограничительных пеленгов от радиосредств.

293. Полеты воздушных судов, не оборудованных системой радиолокационного опознавания (кроме случаев, оговоренных в заявке на полет) и не имеющих двусторонней радиосвязи с органом ОВД, в воздушном пространстве приграничной полосы не выполняются.

294. При выполнении полетов в воздушном пространстве приграничной полосы отклонения за пределы заданной трассы (заданного маршрута) не допускаются.

295. Вынужденные отклонения от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета (обход кучево–дождевой, мощно–кучевой, грозовой облачности, пыльной бури и т.п.) в воздушном пространстве приграничной полосы производятся в сторону от государственной границы в глубь территории Российской Федерации с немедленным докладом об этом органу ОВД.

296. В случае, когда вынужденное отклонение от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета может привести к нарушению государственной границы Российской Федерации, командир ВС прекращает выполнение задания, возвращается на аэродром вылета или на запасной аэродром с немедленным докладом об этом органу ОВД.

## **ХVIII. МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ МИНИМУМЫ**

297. Основными параметрами при установлении метеорологических минимумов выполнения полетов являются: ВПР/МВС, высота нижней границы облаков, видимость на ВПП (видимость), а для сверхлегких летательных аппаратов (СЛА) и степень атмосферной турбулентности, болтанки.

298. Для обеспечения безопасности и регулярности полетов устанавливаются следующие метеорологические минимумы:

- 1) минимум аэродрома для взлета;
- 2) минимум аэродрома для:
  - а) точного захода на посадку и посадки;
  - б) захода на посадку и посадки с использованием бокового и вертикального наведения;
  - в) неточного захода на посадку и посадки;
  - г) захода на посадку с круга;
- 3) минимум вида авиационных работ;
- 4) минимум воздушного судна;
- 5) минимум командира ВС для взлета;
- 6) минимум командира ВС для посадки;
- 7) минимум командира ВС для полета по ПВП.

299. Командиру ВС присваивается минимум для взлета и посадки после прохождения им соответствующей подготовки

300. До начала выполнения полетов на аэродром или использования его в качестве запасного эксплуатант устанавливает для него эксплуатационные минимумы для взлета и посадки, которые утверждаются органом, уполномоченным в области гражданской авиации, и включает их в РПП.

Эксплуатационный минимум аэродрома предусматривает:

для взлета, минимальные дальность видимости на ВПП и/или видимость и, при необходимости, высоту облачности;

для посадки при выполнении точных заходов на посадку минимальные видимость и/или дальность видимости на ВПП и абсолютную/относительную высоту принятия решения;

для посадки при выполнении заходов на посадку с вертикальным наведением, минимальные видимость и/или дальность видимости на ВПП и абсолютную/относительную высоту принятия решения;

для посадки при выполнении неточных заходов на посадку минимальные видимость и/или дальность видимости на ВПП, абсолютную /относительную высоту снижения и, при необходимости, высоту облачности.

## **ХІХ. ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ НА ВЫЛЕТ**

301. Командир ВС принимает решение на вылет при соблюдении условий предусмотренных пунктом 20.2, а также если:

1) экипаж готов к полету согласно заданию и в состоянии обеспечить безопасное его выполнение;

2) воздушное судно технически исправно и подготовлено к предстоящему полету в ожидаемых условиях и может эксплуатироваться в соответствии с требованиями РЛЭ;

3) расчетные взлетная, полетная и посадочная массы и центровки не выйдут за ограничения, установленные РЛЭ;

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



5) имеется достаточная информация для анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки, об ограничениях и условиях полета по району полета, аэродрому вылета, назначения и всем запасным аэродромам, если таковые требуются согласно приложению № 8 к Правилам, а при полете в воздушном пространстве "Е", "F" и "G" фактическая погода не ниже минимума для ПВП в соответствии с подпунктом 2 пункта 187 настоящих Правил;

б) полет обеспечен планами, разрешениями (если требуются), подтвержденными органами ОрВД, а также необходимым видом ОВД.

302. Командир ВС ограничивается в праве принятия решения на вылет в следующих случаях:

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

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

3) представленный эксплуатантом план полета не соответствует правилам его составления, либо просрочен, либо он не представлен, а повторяющийся план полета аннулирован;

4) представленный эксплуатантом план полета или существующий повторяющийся плана полета не соответствует заданию на полет.

303. Запрос командиром ВС разрешения на запуск двигателя перед полетом является подтверждением принятия решения на вылет.

304. Ни одно лицо не вправе оказывать влияние на командира ВС в вопросе принятия решения на вылет, если не применяется пункт 302 настоящих Правил.

305. Не допускается принятие командиром ВС решения на вылет по ПВП ниже нижнего эшелона при наличии и прогнозировании фронтальных гроз по МВЛ, маршруту полета, проходящему в горной местности.

## **XX. ПРАВИЛА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРИГОДНОСТИ АЭРОДРОМА**

306. При определении пригодности аэродрома учитываются:

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

2) наличие достаточного объема действующей аэронавигационной информации по данному аэродрому;

3) ограничения по выполнению полетов, включая ограничения по шуму, установленные на данном аэродроме;

4) наличие требуемых видов обеспечения полетов ВС и обслуживания воздушного движения на данном аэродроме для эксплуатируемого типа ВС и вида выполняемых полетов.

307. Аэродром может быть выбран в качестве запасного аэродрома при его соответствии пункту 300 настоящих Правил и следующим требованиям:

*при взлете* – аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

*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;

*на маршруте при выполнении ETOPS* – подходящий аэродром, на который самолет может произвести посадку после выключения двигателя или в случае возникновения каких-либо других особых или аварийных условий при выполнении ETOPS по маршруту;

*аэродром пункта назначения* – аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

*Примечание.* Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения.

308. Запасной аэродром для взлета должен быть расположен в пределах:

1) для двухдвигательных ВС:

а) в общем случае – одного часа полета на скоростях, определенных согласно требованиям РЛЭ по фактической взлетной массе для условий МСА;

б) для полетов ETOPS в соответствии с условиями разрешения при соблюдении соответствующих процедур;

2) для трех – и четырехдвигательных ВС – двух часов полета на скоростях, определенных согласно РЛЭ по фактической взлетной массе для условий МСА.

309. Требования к расположению запасного аэродрома пункта назначения определяются эксплуатантом.

310. Запасной аэродром на маршруте выбирается для ВС с двумя газотурбинными двигателями и должен быть расположен в пределах:

1) в общем случае – одного часа полета с любой точки маршрута;

2) для полетов ETOPS на самолетах с двумя газотурбинными двигателями в соответствии с условиями разрешения при соблюдении соответствующих процедур.

311. Правила вылета и прилета воздушных судов, выбора запасного аэродрома для взлета или запасного аэродрома пункта назначения в зависимости от метеословий приведены в приложении № 8 к Правилам.

## **XXI. ПРАВИЛА АЭРОНАВИГАЦИИ И НАВИГАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ**

312. Целью аэронавигации является выдерживание заданной траектории полета с учетом установленных ограничений для обеспечения безопасности и экономичности полета.

313. Обеспечение безопасности аэронавигации заключается в предотвращении столкновений воздушного судна с препятствиями или другими воздушными судами, случаев потери ориентировки, попадания в запретные зоны или зоны опасных явлений погоды вследствие неправильного выбора или неточного выдерживания заданной траектории полета.

314. Точность аэронавигации обеспечивается путем соблюдения правил аэронавигации и выполнения навигационных процедур.

Требования к точности аэронавигации устанавливаются в виде ширины воздушной трассы, МВЛ, маршрута полета или значением RNP.

315. При использовании неопубликованных данных, в том числе полученных путем измерений на карте, их точность и разрешение должны соответствовать требованиям к точности аэронавигации, установленным в данном районе полетов.

316. С целью предотвращения столкновений воздушных судов эксплуатант разрабатывает и включает в РПП правила соблюдения летным экипажем осмотрительности, непрерывного прослушивания радиообмена и анализа воздушной обстановки в районе нахождения ВС.

317. Требования аэронавигации предусматривают обязанность экипажа в любом полете:

1) контролировать выдерживание заданной траектории полета с периодичностью, необходимой для выполнения установленных в данном районе полетов требований к точности аэронавигации;

2) периодически контролировать остаток топлива и, при необходимости, уточнять рубеж ухода на запасной аэродром;

3) контролировать курс следования, другие навигационные элементы полета и ветер;

4) осуществлять ориентировку, знать местоположение ВС;

5) определять расчетное время пролета пунктов маршрута;

6) своевременно выбирать и правильно применять методы и средства навигации, обеспечивающие в данных условиях требуемые точность и надежность аэронавигации;

7) контролировать точность и достоверность навигационной информации с помощью дублирующих средств и методов навигации;

8) учитывать точность и надежность используемых методов и средств навигации при принятии навигационных решений;

9) прогнозировать местоположение ВС и периодически оценивать погрешности такого прогноза;

10) анализировать во время полета аэронавигационную и метеорологическую обстановку.

318. Основные правила аэронавигации реализуются посредством соблюдения навигационных процедур.

319. При отказе средств навигации, влекущем невозможность контроля с требуемой точностью траектории полета, летный экипаж действует в соответствии с процедурами, установленными в РПП.

320. Навигационные процедуры разрабатываются с учетом:

1) возможностей бортового оборудования ВС, используемого для целей аэронавигации;

2) состава и квалификации членов экипажа;

3) навигационной обстановки и установленных требований к точности аэронавигации по маршруту полета и в районе аэродрома;

4) требований, изложенных в РЛЭ воздушного судна.

321. Полет в воздушном пространстве зональной навигации с установленным типом RNP выполняется при соблюдении следующих условий:

1) оборудование для зональной навигации, установленное на борту ВС, удовлетворяет типу RNP;

2) экипаж имеет соответствующий допуск;

3) РПП эксплуатанта содержит процедуры выполнения полета методом зональной навигации с установленным типом RNP;

4) эксплуатант имеет разрешение на выполнение полетов в условиях зональной навигации.

322. При невозможности выдерживания в районе действия зональной навигации установленного типа RNP экипаж ВС сообщает органу ОВД.

323. Самолеты с двумя газотурбинными двигателями с расширенным диапазоном полета (ETOPS) осуществляют полеты в соответствии с установленными требованиями.

## **XXII. БУКСИРОВКА ВОЗДУШНОГО СУДНА**

324. Буксировка воздушного судна производится:

- 1) по разрешению органа ОВД, при его наличии на аэродроме;
- 2) в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой руления;
- 3) при наличии непрерывной двусторонней связи воздушного судна с органом ОВД (на контролируемом аэродроме) и буксировочной бригадой.

325. Пересечение и занятие ВПП или РД при буксировке ВС производится по разрешению органа ОВД. При пересечении, занятии ВПП или РД:

- 1) лица, осуществляющие буксировку, соблюдают визуальную и радиоосмотровость;
- 2) лица, осуществляющие буксировку на контролируемом аэродроме, докладывают органу ОВД об освобождении ВПП или РД.

326. Буксировка воздушного судна выполняется с включенными аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

## **XXIII. ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ (ДВИГАТЕЛЕЙ) ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

327. Запуск, прогрев на повышенных оборотах и опробование двигателя (двигателей) воздушных судов на контролируемом аэродроме выполняются по разрешению органа ОВД.

328. Опробование двигателей производится:

- 1) на стоянке или на специально оборудованной площадке;
- 2) на участках РД, отведенных для этой цели.

329.372. При запуске двигателей воздушного судна поддерживается двусторонняя проводная или радиосвязь с лицом ИАС, обеспечивающим выпуск воздушного судна.

330. На воздушных судах, не оборудованных техническими средствами связи, при запуске двигателей применяются установленные визуальные сигналы.

331. До начала запуска двигателя (двигателей) с целью выполнения полета на контролируемых аэродромах экипаж:

устанавливает контрольную связь с органом ОВД, осуществляющим обслуживание на перроне и проверяет качество связи;

при наличии вещания АТИС докладывает индекс текущей информации и получает диспетчерское разрешение на запуск двигателя (двигателей) и, в случае применения, дискретный код ответчика ВОРЛ;

332. Если предполагается полет по ПВП, информацию о фактической погоде, состоянии ВПП, условия выхода из района аэродрома и порядок маневрирования после взлета экипаж может получить при занятии ВПП.

## **XXIV. РУЛЕНИЕ**

333. Руление выполняет командир ВС или по его указанию второй пилот.

334. Командир ВС имеет право осмотреть летное поле по маршруту предстоящего руления.

335. Выруливание с места запуска двигателя (двигателей) выполняется с разрешения органа ОВД и ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна;

на посадочных площадках, где отсутствует орган ОВД и (или) ответственное лицо ИАС, обеспечивающее выпуск воздушного судна, выруливание ВС производится по усмотрению командира ВС.

336. Выруливание после запуска двигателя (двигателей) не производится, если:

1) члены летного экипажа перед началом руления не выполнили требования РЛЭ;

2) там, где это предусмотрено, не получено разрешение органа ОВД и (или) ответственного лица ИАС, обеспечивающего выпуск воздушного судна;

3) безопасность руления не обеспечена из-за наличия препятствий;

4) отсутствует автомашина сопровождения, если сопровождение при выруливании обязательно.

337. На контролируемых аэродромах руление по перрону, по площади маневрирования осуществляется с разрешения органа ОВД.

338. Руление воздушного судна выполняется по маршруту, указанному органом ОВД, по маркировочной разметке в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой руления.

339. На контролируемых аэродромах занятие/освобождение взлетной полосы осуществляется в соответствии с указаниями органа ОВД.

340. На аэродромах и площадках, где нет органа ОВД, ответственность за выбор маршрута руления возлагается на командира ВС.

341. Скорость руления выбирает командир ВС в зависимости от:

1) требований руководства по летной эксплуатации воздушного судна данного типа;

2) состояния перрона, РД, ВПП или грунта, по которым проходит маршрут руления;

3) наличия других воздушных судов или препятствий по маршруту руления;

4) видимости и степени освещенности на маршруте руления;

5) других условий, определяющих безопасность руления.

342. При обнаружении препятствия на маршруте руления командир ВС:

1) заблаговременно принимает меры по предотвращению столкновения, вплоть до остановки воздушного судна;

2) докладывает органу ОВД о наличии препятствия;

3) после устранения препятствия с разрешения органа ОВД продолжает руление.

343. При рулении навстречу друг другу командиры ВС:

1) уменьшают скорость руления до минимальной;

2) придерживаясь правой стороны, расходятся левыми бортами на безопасном расстоянии.

344. При рулении под контролем органа ОВД порядок взаимного расхождения воздушных судов на пересекающихся маршрутах определяет орган ОВД.

345. Запрещается обгон воздушных судов на рулении.

346. Воздушные суда при рулении лидируются радиофицированной автомашиной сопровождения:

- 1) днем и ночью – при метеорологической видимости 400 м и менее;
- 2) если разметка рулежных дорожек по маршруту руления или места стоянки хотя бы частично не просматриваются из-за наличия снега, льда или по другим причинам;
- 3), независимо от времени суток, метеоусловий и класса воздушного судна - по запросу экипажа.

347. При лидировании воздушных судов безопасную дистанцию между автомашиной сопровождения и воздушным судном поддерживает командир ВС.

348. Заруливание на место стоянки может выполняться по:

- 1) указаниям диспетчера ОВД;
- 2) разметке места стоянки;
- 3) сигналам и указаниям дежурного по сопровождению;
- 4) сигналам встречающего лица;
- 5) сигналам системы заруливания и остановки ВС.

349. При установке воздушного судна не по разметке места стоянки экипаж воздушного судна:

- 1) информирует орган ОВД;
- 2) по согласованию с органом ОВД повторяет маневр заруливания на стоянку или
- 3) вызывает буксир для правильной установки воздушного судна на место стоянки.

350. Если безопасность руления не обеспечивается, командир ВС:

- 1) прекращает руление;
- 2) сообщает органу ОВД о причине прекращения руления;
- 3) продолжает руление с разрешения органа ОВД, если угроза безопасности рулению миновала или
- 4) вызывает буксир для установки воздушного судна на место стоянки.

## **XXV. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА**

351. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются в соответствии с опубликованными в документах аэронавигационной информации правилами и графической информацией.

352. Полеты в районе аэродрома выполняются:

- 1) по установленным маршрутам;
- 2) по транзитным маршрутам (ВТ, МВЛ);
- 3) по маршрутам прибытия, схемам вылета, захода на посадку и ожидания;
- 4) по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, в соответствии с инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом) аэродрома или
- 5) методом визуального захода на посадку, если такой заход предусмотрен на аэродроме, а экипаж имеет соответствующий допуск.

353. При маневрировании в районе аэродрома обеспечивается пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) не ниже заданных высот с соблюдением установлен-

ных ограничений по скорости полета, указанных в процедурах маневрирования, а при отсутствии таких ограничений - в соответствии с приложениями № 2 и 3 к Правилам.

354. При полете по маршруту, а также при выполнении процедур маневрирования, предусматривающих выдерживание линии заданного пути, летный экипаж вносит поправки на ветер при расчете курса и времени полета.

355. При выполнении процедуры маневрирования используются навигационные средства, на которых основана данная процедура. Опубликованные на схеме процедуры маневрирования, не являющиеся процедурами зональной навигации (RNAV), могут выполняться с применением оборудования RNAV при условии что:

1) экипаж допущен к использованию оборудования RNAV для выполнения процедуры данного типа;

2) в бортовой базе данных содержится процедура зональной навигации, соответствующая опубликованной.

356. В случае, когда начало разворота задается моментом достижения заданного значения навигационного параметра (высота, дальность, пеленг) или моментом пролета навигационного средства (контрольной точки), разворот начинается без упреждения.

357. В случае, когда предусмотрен разворот на линию пути, заданную средством наведения, и момент начала разворота не указан, разворот начинается с упреждением.

358. При выполнении разворотов выдерживается значение угла крена, предписанное процедурой, а если процедурой величина крена не установлена, то выдерживается крен для полета по заданной траектории, но не более ограничения РЛЭ.

359. Набор высоты производится с градиентом не менее значения указанного на схеме, а если он не указан, то:

1) для процедуры вылета – не менее 3,3% для самолета и 5% для вертолета;

2) для процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) – не менее 2,5%.

360. При невозможности вылета с использованием стандартной процедуры или процедуры, заданной органом ОВД, используется процедура вылета, разработанная службами АНО аэропорта или эксплуатанта и заявленная в установленном порядке.

361. Заходы на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

1) неточные заходы на посадку - заходы на посадку по приборам без вертикального наведения;

2) заходы на посадку с наведением - заходы на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающие требованиям, установленным для точных заходов на посадку и посадок\*;

3) точные заходы на посадку - заходы на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку.

362. В контролируемом воздушном пространстве маневрирование ВС от пункта окончания полета по воздушной трассе (МВЛ) до контрольной точки начального этапа захода на посадку производится по установленному маршруту прибытия (стандартного маршрута прибытия по приборам) или по траекториям, задаваемым органом ОВД.

363. При вылете и заходе на посадку пролет контрольных точек (пунктов, рубе-

---

\* Боковое и вертикальное наведение представляют собой наведение, обеспечиваемое с помощью:

1) наземного навигационного средства либо

2) формируемых компьютером навигационных данных.

жей) производится не ниже заданных высот на приборных скоростях полета, указанных в схеме вылета, захода на посадку, а при отсутствии таких ограничений – в соответствии с приложениями № 2 и 3 к Правилам.

364. При полете по стандартному маршруту убытия/прибытия и схеме вылета/захода на посадку используются навигационные средства, на которых основан маршрут убытия/прибытия и схема вылета/захода на посадку.

365. Схемы вылета, начального этапа захода на посадку, ожидания, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг), не являющиеся схемами зональной навигации, выполняются с применением оборудования зональной навигации при выполнении следующих условий:

1) оборудование зональной навигации, установленное на воздушном судне, сертифицировано, и летный экипаж допущен к его использованию для выполнения схемы данного типа;

2) заданная траектория содержится в бортовой базе данных, а экипаж убедился в ее соответствии опубликованной схеме.

366. Радиолокационное векторение для захода на посадку по приборам представляет собой последовательно задаваемые органом ОВД курс, высоту и скорость для выведения ВС на конечный этап захода на посадку по приборам

367. При осуществлении радиолокационного векторения ответственность за безопасный пролет наземных препятствий возлагается на орган ОВД.

368. Начатое радиолокационное векторение продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до получения разрешения на визуальный заход.

369. Разрешение на заход выдается одновременно с последним заданным курсом, при этом указание о возобновлении полета по своим средствам может не выдаваться. Момент доворота ВС для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием радиолокационного векторения.

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

## XXVI. ВЗЛЕТ

371. Перед взлетом командир ВС получает информацию о фактической погоде, состоянии ВПП и оценивает ее соответствие условиям взлета.

372. На контролируемых аэродромах взлет осуществляется по разрешению органа ОВД.

373. В случаях, необходимости длительного занятия ВПП экипаж до ее занятия сообщает органу ОВД о потребном времени для подготовки к взлету.

374. На аэродроме и посадочных площадках, где нет органов ОВД, взлет выполняется по решению командира ВС. Место начала взлета и его направление определяет командир ВС. Информацию о времени, месте и направлении взлета экипаж ВС передает "блиндром" на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого находится.

375. При выполнении взлета располагаемая длина разбега и взлетная дистанция должны соответствовать потребной длине разбега и дистанции продолженного взлета для фактической взлетной массы ВС.



376. Не допускается взлет, если:

- 1) имеются опасные явления погоды или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;
- 2) в условиях сильного ливневого дождя при метеорологической видимости менее 600 м (значение видимости по ОВИ не учитывается);
- 3) фактическая погода ниже установленного эксплуатационного минимума;
- 4) скорость ветра у земли с учетом его направления, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления не соответствуют установленным РЛЭ ограничениям;
- 5) поверхность ВС покрыта льдом, инеем или снегом;
- 6) взлетная масса ВС превышает допустимую для фактических условий взлета;
- 7) другое ВС выполняет уход на второй круг;
- 8) впереди на летной полосе имеются препятствия.

377. Решение о прекращении или продолжении взлета принимает командир ВС.

378. Порядок использования взлетно–посадочных фар определяет командир ВС в зависимости от внешних условий и в соответствии с нормами РЛЭ и РПП.

379. Взлет производится, как правило, от начала ВПП.

Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП при условии, если:

- 1) это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (аэронавигационным паспортом аэродрома);
- 2) располагаемая длина взлетной полосы от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.

380. Разрешается взлет при попутном ветре, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (аэронавигационным паспортом аэродрома) при величине попутной составляющей ветра, не превышающей ограничения РЛЭ.

## **XXVII. НАБОР ВЫСОТЫ**

381. После взлета разворот на курс следования выполняется по достижении высоты над рельефом местности не менее 120 м для самолетов и 90 м для вертолетов, при взлете по-самолетному, если иная высота не установлена схемой вылета.

382. При выполнении авиационных работ разрешается выполнение разворота после взлета на относительной высоте не менее 50 м, если иное не предусмотрено правилами выполнения вида работ и РЛЭ.

383. На контролируемом аэродроме доклад о выполнении взлета:

- 1) по ППП производится в соответствии с правилами, опубликованными в сборнике аэронавигационной информации или информации, содержащейся в сводке ATIS;
- 2) по ПВП производится по достижении высоты 200 м, а при полете на высоте менее 200 м – после набора заданной высоты.

384. С момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м органу ОВД не разрешается вызывать экипаж по радиосвязи, за исключением случая угрозы безопасности полета.

385. Если полет выполняется на высоте менее 200 м, радиосвязь устанавливается после набора заданной высоты.

386. При получении разрешения на бесступенчатый набор заданного эшелона доклад органу ОВД о взлете может не производиться.

387. При пересечении высоты перехода экипаж устанавливает шкалы давления барометрических высотомеров на стандартное атмосферное давление и сличает показания высотомеров.

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

389. При невозможности занятия после взлета заданного эшелона (высоты) полета к назначенному рубежу экипаж ВС сообщает органу ОВД и действует по его указанию.

## **XXVIII. ПОЛЕТЫ ПО ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ И МАРШРУТАМ**

390. При выполнении полета по маршруту в контролируемом воздушном пространстве выдерживаются линия заданного пути с установленной для данного района полета шириной и заданные органом ОВД высоты/эшелоны полета.

391. Контроль курса, других навигационных элементов полета и ветра выполняется с периодичностью, позволяющей исключить отклонение ВС от заданной траектории на величину, превышающую допустимое значение для данного района полетов. Контроль курса осуществляется при выполнении разворотов и после их окончания.

392. Полеты по воздушным трассам, МВЛ и маршрутам полета в зависимости от метеорологических условий, типов ВС и их оборудования выполняются по ППП или ПВП на заданных высотах (эшелонах) полета в пределах установленной ширины трассы (МВЛ, маршрута полета).

393. В случае угрозы безопасности полета допускается изменение заданной высоты (эшелона) полета и уклонение от линии заданного пути. При отклонении от установленной линии заданного пути или высоты полета экипаж ВС немедленно информирует о своих действиях орган ОВД.

394. При изменении расчетного времени пролета пункта обязательного донесения более чем на 3 минуты экипаж ВС сообщает органу ОВД уточненное расчетное время.

395. Экипаж ВС не позднее, чем за 5 минут до входа в воздушную трассу (МВЛ, маршрут полета) запрашивает разрешение и уточняет условия входа у органа ОВД, осуществляющего управление (обслуживание) воздушным движением на воздушной трассе (МВЛ, маршруте полета).

396. Разрешение и условия на вход в воздушную трассу (МВЛ, маршрут полета), при взлете с близко расположенного аэродрома, экипаж ВС запрашивает сразу после взлета.

397. Экипаж ВС не позднее, чем за 5 минут до выхода из воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета) получает разрешение и уточняет условия выхода от органа ОВД, который будет осуществлять управление (обслуживание) воздушным движением после выхода ВС из воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета).

398. Вход в воздушную трассу (МВЛ, маршрут полета) и выход за ее (его) пределы производятся воздушным судном в режиме горизонтального полета на предварительно согласованных с органами ОВД эшелонах (высотах).

399. Занятие заданной высоты (эшелона) входа в воздушную трассу (МВЛ, маршрут полета) производится не менее чем за 10 км до ее границы.

440. После выхода из воздушной трассы (МВЛ, маршрута полета) изменение высоты (эшелона) полета производится на удалении не менее 10 км от границы воз-

душной трассы (МВЛ, маршрута полета), если не получено другое указание органа ОВД.

441. По указанию органа ОВД, экипаж ВС, до подхода к рубежу передачи управления, устанавливает радиосвязь с органом, который будет осуществлять обслуживание воздушного движения, сообщает высоту (эшелон) полета, свое местонахождение, расчетное время и место выхода на рубеж, получает разрешение на вход в зону и условия полета. О полученном разрешении экипаж ВС сообщает органу ОВД.

442. При наличии информации о воздушной обстановке на пунктах управления воздушным движением от автоматизированных систем управления воздушным движением или вторичного радиолокатора по указанию органа ОВД, экипаж ВС может быть освобожден от докладов о пролете пунктов обязательного донесения.

443. При полете по ПВП обход аэродромов осуществляется с соблюдением максимальной осматриваемости на безопасном удалении или по маршруту указанному органом ОВД.

444. Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью допускается на высоте не ниже 11 100 метров.

445. При необходимости полет над населенным пунктом может выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности ВС произвести посадку за пределами населенного пункта или на специально предусмотренной для этих целей посадочной площадке в пределах населенного пункта.

446. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать установленную высоту (эшелон) полета, обход населенного пункта, производится, как правило, с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

447. Орган ОВД, по запросу экипажа или в случае отклонения ВС от линии заданного пути, предоставляет экипажу имеющуюся информацию о его местоположении.

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

449. При невозможности обхода зоны опасного явления погоды ВС выводится экипажем (органом ОВД) из опасного для полета района с целью выполнения посадки на запасном аэродроме (площадке) или возврата в пункт вылета.

450. В полете экипаж должен постоянно анализировать аэронавигационную и метеорологическую обстановку по маршруту полета (в районе выполнения авиационных работ), на аэродроме назначения и запасных аэродромах.

451. При получении информации об ухудшении метеоусловий или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) орган ОВД, под непосредственным управлением (обслуживанием) которого находится ВС, немедленно сообщает об этом экипажу ВС.

452. В контролируемом воздушном пространстве при входе в сектор ОВД (район, зону) командир ВС на установленном органом ОВД рубеже передачи связи сообщает свое местонахождение, высоту полета и получает от него дальнейшие условия для полета.

## **XXIX. СНИЖЕНИЕ, ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА**

453. Перед снижением для захода на посадку проводится предпосадочная подготовка экипажа и воздушного судна.

454. При входе в район контролируемого аэродрома по ПВП экипаж ВС сообщает органу ОВД свое местонахождение, высоту полета и получает от него условия для захода на посадку.

455. Снижение может производиться на маршруте полета, стандартной схеме прибытия и схеме захода на посадку на режимах, установленных РЛЭ.

456. В районах аэродромов (аэроузлов) с интенсивным воздушным движением устанавливаются ограничения поступательных и вертикальных скоростей снижения, которые публикуются в документах аэронавигационной информации.

Орган ОВД для формирования потока ВС, заходящих на посадку, может задавать поступательные и/или вертикальные скорости полета.

457. Экипаж ВС о невозможности выдерживания заданных параметров полета своевременно сообщает органу ОВД.

Информация органа ОВД о снижении без ограничений является основанием для выбора скорости по усмотрению экипажа ВС.

458. Снижение ВС по ППП ниже безопасного эшелона для посадки на горном аэродроме производится:

при наличии радиолокационного контроля или при применении угломерно-дальномерных систем (оборудования спутниковой навигационной системы) обеспечивающих полет по схеме захода на посадку;

устойчивой работе бортового навигационного оборудования;

знания летным экипажем местоположения ВС после пролета установленной контрольной точки (пункта, рубежа).

459. На горных контролируемых аэродромах полеты по траекториям, задаваемым органом ОВД, без радиолокационного контроля не допускаются.

460. Снижение воздушного судна с эшелона перехода и заход на посадку допускаются при условиях:

1) дальность видимости на ВПП (видимость) не менее установленного метеоминимума;

2) скорость ветра у земли без учета порывов, состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления соответствуют установленным ограничениям.

461. Перед заходом на посадку экипаж ВС сообщает органу ОВД выбранную систему захода на посадку и получает разрешение на заход по выбранной системе, если не предполагается векторение по решению органа ОВД.

При выполнении захода на посадку с круга экипаж докладывает органу ОВД об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.

462. Разрешение на посадку органом ОВД, при заходе на посадку по опубликованной схеме, может быть выдано на любом этапе, но не позднее достижения воздушным судном ВПР/МВС.

463. Снижение на конечном этапе захода на посадку начинается в контрольной точке конечного этапа захода на посадку, а при выполнении процедуры «ипподром» или обратных схем – после выхода на конечный этап захода на посадку.

464. Снижение на конечном этапе захода на посадку до минимальной высоты снижения осуществляется с расчетной вертикальной скоростью, определяемой градиентом снижения (углом наклона глиссады) с учетом ветра.

465. При ступенчатом снижении на конечном этапе захода на посадку снижение ниже высоты, указанной в контрольной точке, не производится до пролета этой точки.

466. При отклонении параметров полета ВС на величину, превышающую установленные пределы, заход на посадку прекращается.

467. Вертикальный маневр ухода на второй круг может быть начат в любой точке конечного этапа захода на посадку, а горизонтальный маневр начинается в установленной точке схемы.

468. На контролируемом аэродроме заход на посадку с круга выполняется в соответствии с процедурой, разработанной эксплуатантом, после установления визуального контакта с ВПП и получения разрешения от органа ОВД.

469. При заходе на посадку с круга экипаж обеспечивает нахождение воздушного судна в пределах установленной зоны визуального маневрирования.

470. Заход на посадку с круга применяется днем и в сумерках на аэродромах, для которых установлен эксплуатационный минимум, определенный для данного типа захода на посадку.

471. Заход на посадку с круга в сумерках выполняется при включенных светотехнических средствах ВПП.

472. Заход на посадку с круга выполняется при непрерывном визуальном контакте со средой ВПП (т.е. порогом ВПП или светотехническими средствами захода на посадку).

473. На аэродромах, с установленной схемой захода на посадку с круга, снижение по приборам производится до высоты, установленной в точке начала захода по предписанной траектории или указанной органом ОВД, а после начала процедуры – до МВС.

Снижение воздушного судна ниже МВС с целью посадки производится после начала разворота на предпосадочную прямую и при наличии визуального контакта с ВПП.

474. При потере визуального контакта с ВПП в любой точке зоны визуального маневрирования снижение прекращается и выполняется полет в сторону ВПП с набором минимальной безопасной высоты и входом в схему прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) по приборам.

475. На контролируемом аэродроме визуальный заход на посадку может начинаться в любой точке маршрута прибытия или любой точке схемы захода на посадку по приборам, при условии установления визуального контакта с наземными ориентирами аэродрома (аэропорта) и получения разрешения от органа ОВД.

476. Визуальный заход на посадку выполняется в соответствии с разработанной эксплуатантом процедурой.

477. Визуальный заход на посадку не выполняется, если экипаж не знает рельефа местности и характерные наземные ориентиры, на которых основана процедура захода на посадку.

478. Визуальный заход на посадку выполняется при условии, что сообщаемая в метеосводке высота нижней границы облаков не ниже минимальной высоты полета на начальном этапе захода на посадку, а видимость не менее:

1) 5 км на негорном аэродроме и на аэродроме, расположенном в горной местности с высотой рельефа до 1000 м;

2) 8 км на аэродроме, расположенном в горной местности с высотой рельефа 1000 м и более.

479. При выполнении захода на посадку с круга или визуального захода на посадку экипаж ВС сообщает органу ОВД об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.

480. Радиолокационное векторение, выполняемое после выдачи разрешения визуального захода на посадку, отменяет выданное разрешение.

481. При осуществлении радиолокационного векторения ответственность за безопасный пролет наземных препятствий возлагается на орган ОВД.

482. Радиолокационное векторение начатое в отношении прилетающего воздушного судна продолжается до:

1) выхода воздушного судна к конечному этапу захода на посадку при заходе на посадку по приборам;

2) получения разрешения на визуальный заход.

483. На контролируемом аэродроме при радиолокационном векторении разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с курсом выхода на конечный этап захода на посадку.

484. При выполнении захода на посадку по посадочному локатору экипаж выполняет команды органа ОВД.

При отклонениях от заданной траектории по направлению пилот не предпринимает корректирующих действий без указания органа ОВД.

При отклонениях от заданной траектории по высоте (отклонения по глиссаде) экипаж предпринимает корректирующие действия на основе предоставляемой органом ОВД информации даже в том случае, когда конкретных указаний об этом не поступает.

485. При смене ВПП (курса посадки) или возникновении условий, требующих изменения (уточнения) ранее принятых решений, летным экипажем проводятся дополнительная подготовка и проверка выполненных операций по контрольной карте.

486. При полетах на посадочные площадки, где отсутствуют органы ОВД, перед заходом на посадку выполняется контрольный заход в целях осмотра площадки и определения ее пригодности к посадке.

При выполнении контролируемого полета экипаж ВС сообщает органу ОВД предполагаемое время, место и магнитный курс посадки, а при наличии радиосвязи после посадки информирует орган ОВД и о выполнении посадки.

487. Заход на посадку по РМС начинается в контрольной точке конечного этапа захода на посадку.

488. На конечном этапе захода на посадку в случае потери наведения по курсу и/или глиссаде, при наличии соответствующих метеоусловий, осуществляется переход на резервную систему захода или выполняется процедура прерванного захода по посадку (уход на второй круг) по установленной схеме.

489. При точном заходе на посадку при метеоусловиях, соответствующих II категории и ниже, значение высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) не учитывается.

490. Посадка выполняется при наличии необходимого визуального контакта с ориентирами ВПП, установленного до достижения ВПР или до пролета на МВС точки начала прерванного захода по посадку (ухода на второй круг).

491. При отсутствии на аэродроме радиолокационного контроля или невозможности использования угломерно–дальномерной системы заход на посадку в условиях ППП выполняется по установленной схеме после выхода на безопасном эшелоне (высоте) на радионавигационное средство аэродрома посадки, на котором основана схема.

492. При срабатывании сигнализации системы предупреждения о близости земли, если иное не установлено РЛЭ, ВС переводится в набор высоты с немедленным докладом органу ОВД, за исключением случаев, когда на схеме захода на посадку имеется информация о возможном срабатывании такой сигнализации.

493. Посадка на контролируемом аэродроме производится с разрешения органа ОВД, которое экипажем должно быть получено:

- 1) при точном заходе на посадку, заходе на посадку с использованием бокового и вертикального наведения – до достижения ВПР;
- 2) при неточном заходе на посадку – до достижения МВС;
- 3) при заходе на посадку с круга, визуальном заходе на посадку, заходе на посадку по ПВП – на удалении от рабочего порога ВПП не менее одного километра.

494. Экипаж ВС прекращает заход на посадку и выполняет процедуру прерванного захода по посадку (ухода на второй круг), если:

- 1) до прохода ВПР не установлен или после прохода ВПР потерян необходимый визуальный контакт;
- 2) после пролета установленной точки начала прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) на высоте не ниже МВС или при снижении ниже МВС потерян необходимый визуальный контакт;
- 3) до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация прохода ВПР или опасного сближения с землей;
- 4) до достижения ВПР или пролета точки прерванного захода по посадку получена информация о фактических условиях ниже установленного минимума по дальности видимости на ВПП (видимости) или высоте нижней границы облаков независимо от наличия визуального контакта, а при установленном метеоминимуме II или III категорий – по дальности видимости на ВПП (видимости);
- 5) к моменту достижения ВПР или пролета точки прерванного захода по посадку скорость ветра у земли с учетом порывов, состояние поверхности ВПП или значение коэффициента сцепления не соответствуют установленным ограничениям;
- 6) метеорологическая видимость в условиях сильного ливневого дождя менее 1000 метров, если иное не установлено РЛЭ;
- 7) для выдерживания установленной глиссады на конечном этапе захода на посадку требуется использование режима работы двигателей выше номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;
- 8) на конечном этапе захода на посадку отклонения от заданной траектории, расчетные значения поступательной и вертикальной скоростей снижения превышают установленные ограничения;
- 9) до пролета ВПР или до достижения минимальной высоты снижения не получено разрешение на посадку;
- 10) на конечном этапе захода на посадку или на ВПП появилось или наблюдается препятствие, опасное метеоявление или скопление птиц;
- 11) после пролета ВПР/МВС расчет на посадку не обеспечивает безопасности ее выполнения;
- 12) командир ВС не уверен в благополучном исходе посадки.

495. Процедуру прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) на контролируемом аэродроме экипаж ВС выполняет по установленной схеме или по указанию органа ОВД.

496. Процедура прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) предусматривает вывод воздушного судна в точку, с которой возможно выполнить повторный заход на посадку, полет в зону ожидания или на запасной аэродром.

497. Процедура прерванного захода по посадку (уход на второй круг) выполняется с высоты:

- 1) для точных заходов на посадку по I и II категориям – не ниже ВПР, по III ка-

тегории - касания ВПП;

2) для заходов с использованием бокового и вертикального наведения – не ниже ВПР;

3) для неточных заходов на посадку – не ниже МВС в установленной точке начала прерванного захода по посадку (ухода на второй круг);

4) при расчете на посадку не обеспечивающем ее безопасность – по решению командира ВС, если иное не установлено РЛЭ.

498. Полет в зоне ожидания производится по установленной схеме или в соответствии с указанием органа ОВД.

499. Вход в зону ожидания осуществляется по установленному маршруту, а при его отсутствии – по стандартным правилам (приложение № 9 к Правилам)

500. Полет в зоне ожидания выполняется на скорости не более, установленной для зоны ожидания, а если она не установлена, то на скорости, не превышающей значений, указанных в приложениях № 10, 11 к Правилам.

501. Вход и полет в зоне ожидания выполняются с креном  $25^\circ$  или с угловой скоростью разворота не менее  $3^\circ/\text{с}$ , если на схеме не указаны другие данные.

502. Разворот на линию пути удаления начинается в момент выхода ВС в контрольную точку ожидания.

503. Разворот на линию пути приближения начинается без упреждения, если начало разворота задается дальностью или пеленгом от наземного средства навигации или моментом пролета навигационного средства.

504. Если момент начала разворота на линию пути приближения не указан, то экипаж руководствуется временем полета по линии пути удаления от траверза контрольной точки ожидания, равным для штилевых условий:

1) 1 мин, если эшелон (высота) ожидания не превышает 4200 м;

2) 1,5 мин, если эшелон (высота) ожидания превышает 4200 м.

505. В случае невозможности выполнения требований процедуры ожидания, экипаж ВС информирует об этом орган ОВД.

506. Эксплуатант разрабатывает и включает в РПП навигационные процедуры входа, выполнения полета и выхода из зоны ожидания, которые гарантируют нахождение ВС в пределах зоны в течение заданного органом ОВД времени.

507. Повторный заход на посадку может быть выполнен при:

1) аэронавигационном запасе топлива, достаточном для ухода на запасной аэродром с ВПР или от точки начала прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) после повторного захода;

2) фактических условиях захода на посадку и посадки, соответствующих требованиям пунктов 460, 478 настоящих Правил.

508. Посадка воздушных судов при попутном ветре допускается в пределах установленных ограничений.

509. Посадка воздушного судна производится в зоне приземления ВПП (площадки) или в пределах установленных нормативов, обеспечивающих остановку воздушного судна после пробега на рабочей площади аэродрома (площадки).

### **XXX. ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ**

510. Полеты на вертолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на аэродромы (посадочные площадки). При выполнении авиационных работ разрешается производить посадки на площадки, подобранные с воздуха.



511. На аэродромах, могут оборудоваться специальные площадки с отдельным стартом для вертолетов. На контролируемом аэродроме, для взлета или посадки вертолета с разрешения органа ОВД, может использоваться любая часть ВПП

512. Командиру вертолета, допущенному к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, при принятии решения на вылет по ПВП разрешается использовать посадочные площадки заказчика в качестве запасных при наличии для них инструкций по производству полетов.

513. Решение на вылет вертолета для выполнения авиационных работ без запасного аэродрома может быть принято если прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков в районе авиационных работ не ниже минимума командира вертолета для полетов по ПВП.

514. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены потоком воздуха от несущего винта, должны быть удалены от концов лопастей на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

515. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить только при полном составе летного экипажа. На площадках, специально оборудованных швартовочным креплением, а также на палубах морских (речных) судов при обеспечении надежной швартовки запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается командиру вертолета, бортмеханику или лицам ИАС, прошедшим специальную подготовку.

516. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

517. Перед каждым взлетом выполняется контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления.

При взлете с ВПП с возможным интенсивным образованием снежных (пыльных) вихрей, а также с ВПП с каменистым покрытием проверка тяговых и центровочных характеристик может производиться в процессе взлета по-самолетному. В этом случае длина ВПП должна обеспечивать приземление вертолета с пробегом при прекращении взлета.

518. При выполнении авиационно-химических работ, учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом.

519. При висении или перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

- 1) до препятствий – половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;
- 2) до других воздушных судов – двух диаметров несущего винта;
- 3) до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками – согласно РЛЭ вертолета

520. Перемещение на высоте до 10 м выполняется, если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяют производить руление.

521. Висение и перемещение на высоте до 10 метров разрешаются при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира вертолета.

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

- 1) место стоянки определено для этих целей в инструкции по производству полетов (аэронавигационном паспорте) аэродрома;

2) вертолет не создает препятствий взлетам и посадкам других воздушных судов;

3) обеспечиваются требования пункта 519 настоящих Правил;

4) несущие винты не создадут пыльного или снежного вихря, приводящего к потере визуального контакта с наземными ориентирами.

523. При наборе высоты и заходе на посадку должен быть обеспечен запас высоты над препятствиями не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле – на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

524. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее наземного осмотра одним из членов экипажа и определения прочности и пригодности поверхности для посадки.

525. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно требованиям РЛЭ вертолета под руководством одного из членов экипажа.

526. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, подобранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря, выполняются с полетной массой, позволяющей маневрирование в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

527. При наличии на посадочной площадке снега (пыли) принимаются меры, включающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

528. В случае образования снежного (пыльного) вихря при рулении перед зависанием на взлете экипаж раздувает снег (пыль) струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров. При посадке на заснеженную (пыльную) площадку зависание выполняется вне зоны влияния воздушной подушки на высоте, обеспечивающей надежный контакт с наземными ориентирами. Продолжать снижение и производить посадку разрешается при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

529. В случае потери видимости наземных ориентиров при висении экипаж выводит вертолет из зоны вихря вверх. Висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров не выполняются.

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

531. В горной местности разрешается прокладывать маршрут полета по ущельям, минимальная ширина которого 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.

532. В полете при встрече с метеоусловиями ниже установленного минимума или опасными явлениями погоды командиру вертолета, имеющему соответствующий допуск, разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается без технического обслуживания при метеоусловиях, соответствующих минимуму экипажа вертолета, после выполнения предполетного осмотра вертолета (согласно РЛЭ) и записи его результатов в бортовой журнал.

533. При наличии на части ВПП производственного дыма или явлений погоды, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, взлет или посадка вертолета разрешаются в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют минимуму экипажа вертолета.

## **XXXI. ПОЛЕТЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ**

534. Полеты на гидросамолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на гидроаэродромы.

535. При перевозке почты, грузов, а также выполнении авиационных работ (в том числе с перевозкой пассажиров заказчика) разрешаются полеты с посадками на акватории, подобранные с воздуха.

536. Полеты на гидроаэродроме производится в соответствии с инструкцией по производству полетов (аэронавигационным паспортом) гидроаэродрома.

537. Перечень аварийно-спасательных средств определяется РЛЭ гидросамолета.

538. Количество спасательных жилетов и других плавсредств должно соответствовать количеству лиц, находящихся на борту гидросамолета.

539. В случае вынужденной посадки на воду экипаж гидросамолета:

- 1) ставит гидросамолет на якорь по возможности в защищенное от ветра место;
- 2) держит наготове спасательные средства;
- 3) эвакуирует при возможности пассажиров на сушу;
- 4) принимает все возможные меры к сохранению плавучести гидросамолета.

## **XXXII. ПОЛЕТЫ НА СВЕРХЛЕГКИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТАХ**

540. Полеты СЛА с аэродромов, постоянных и временных площадок, дельтадромов, а также подобранных на период полетов площадок, естественных склонов выполняются в соответствии с инструкциями по производству полетов в соответствующих районах, которые утверждаются руководителем, организующим полеты или пилотом, выполняющим полеты, по согласованию с органом ОрВД.

541. Полеты СЛА, в зависимости от их цели, задания, а также установленного оборудования могут выполняться с радиосвязью или без радиосвязи.

При отсутствии радиосвязи, управление СЛА с земли осуществляется знаками и сигналами в соответствии с программами подготовки летного состава по классам СЛА.

542. При перерыве в полетах более 12 месяцев допуск пилота СЛА к самостоятельным полетам осуществляется после проведения наземной подготовки и сдачи письменных экзаменов.

Проверка летной подготовки пилотов одноместных СЛА производится наблюдением с земли.

543. При оценке метеоусловий и определении метеоминимумов для полетов, программами подготовки пилотов по классам СЛА устанавливаются следующие показатели:

- скорость ветра у земли;
- уровень атмосферной турбулентности (болтанки);
- высота нижней границы облаков;
- горизонтальная видимость.

544. Полеты СЛА имеют классификацию высот, соответствующую их летно-техническим характеристикам и условиям выполнения:

- предельно-малые высоты – до 50 м. включительно;
- малые высоты свыше 50 до 300 м. включительно;
- средние высоты свыше 300 м. до 1500 м. включительно;

большие высоты свыше 1500 м.

545. Структура района аэродрома (площадки) и района полетов СЛА, с учетом малых высот полета радиусов маневрирования, может предусматривать:

истинную высоту полета по кругу для захода на посадку 50 или 100 м.;

удаление пилотажных зон от центра площадки не менее 700 м.;

минимальная ширина маршрута 3 км.

546. К специальным видам полетов СЛА относятся:

парящие, в том числе в потоках обтекания, в термических потоках и по маршруту;

планирующие, в том числе склонные;

полеты моторных СЛА с ограниченным запасом топлива.

547. Для обеспечения безопасности полетов на безмоторных СЛА, а также моторных СЛА, выполняющих задания с ограниченным запасом топлива, должны учитываться следующие особенности:

1) переменный по высоте и направлению профиль полетов, что обусловлено поиском восходящих потоков в атмосфере;

2) возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута из-за отсутствия метеоусловий для парения;

1) возможное отсутствие радиосвязи с их экипажами, а также отсутствие достоверной радиолокационной информации из-за малой эффективной отражающей поверхности СЛА.

### **XXXIII. УЧЕБНЫЕ И ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ**

548. Учебные и тренировочные полеты могут выполняться в районе аэродрома, (подготовленной площадки), на воздушной трассе, маршруте, а также в специально установленных зонах в соответствии с требованиями настоящих Правил, программ подготовки членов экипажей ВС и инструкций по производству полетов (аэронавигационных паспортов) аэродромов.

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

550. При выполнении полетов с выключением двигателя (двигателей) или на предельных режимах на борту воздушного судна может находиться только один тренируемый (обучаемый) экипаж.

551. При перелетах с базового аэродрома на аэродромы, используемые в качестве учебных, и обратно на борту воздушного судна, с записью в полетном задании, могут находиться лица, обслуживающие полеты.

### **XXXIV. ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ**

552. К полетам в особых условиях относятся:

1) полеты в зонах сильного обледенения, грозовой деятельности и сильного ливневого дождя, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сильного сдвига ветра, пыльной бури;

2) полеты в горной и малоориентирной местности, над пустынями и водной поверхностью;

3) полеты в полярных районах;

- 4) полеты в сложной орнитологической обстановке;
- 5) полеты, связанные с поиском и спасением людей или чрезвычайными ситуациями.

553. Полеты в полярных районах, в малоориентирной местности, над пустынями и водной поверхностью выполняются на воздушном судне, оборудованном в соответствии с установленными требованиями. Порядок выполнения таких полетов определяется в РПП.

554. Полеты в условиях обледенения на воздушных судах, не оборудованных противообледенительными системами не выполняются.

555. Если принятые меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета, экипаж ВС по согласованию с органом ОВД, изменяет эшелон (высоту), или маршрут полета для выхода из зоны обледенения или принимает решение о выполнении полета на запасной аэродром.

Командиру вертолета в таких условиях разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

556. При принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир ВС учитывает:

- 1) характер гроз (внутримассовые или фронтальные);
- 2) расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;
- 3) необходимость дополнительной заправки топливом.

557. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности при отсутствии или неисправной бортовой РЛС обнаружения грозовых очагов не допускаются.

558. Полет по ПВП ниже нижнего эшелона при наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту в горной местности не выполняется.

559. Не допускается вход воздушного судна в кучево–дождевую (грозовую), мощно–кучевую облачность и зону сильных ливневых осадков.

В случае непреднамеренного попадания воздушного судна в кучево–дождевую (грозовую), мощно–кучевую облачность и сильные ливневые осадки экипаж ВС принимает меры к немедленному выходу из них.

560. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков экипаж ВС оценивает возможность продолжения полета или принимает решение на ее обход. В контролируемом воздушном пространстве экипаж ВС согласовывает свои действия с органом ОВД.

561. Обход кучево–дождевых (грозовых) и мощно–кучевых облаков под облаками допускается при визуальных метеорологических условиях днем вне зоны ливневых осадков если:

- 1) высота полета воздушного судна над рельефом местности и искусственными препятствиями выдерживается с учетом минимального запаса высоты, установленно-го настоящими Правилами;
- 2) вертикальное расстояние от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 200 м.

562. Во всех случаях полет над кучево–дождевыми (грозовыми) или мощно–кучевыми облаками производится с превышением не менее 500 метров.

563. При принятии решения на обход кучево–дождевых (грозовых) или мощно–кучевых облаков сверху экипаж ВС оценивает возможность своевременного набора высоты с учетом практического потолка и скороподъемности воздушного судна.

564. При невозможности обойти кучево–дождевую (грозовую) и мощно–кучевую облачность экипаж ВС прекращает выполнение задания и следует на запасной аэродром с докладом органу ОВД.

565. При взлете и заходе на посадку в условиях сильных ливневых осадков учитывается возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик воздушного судна, а также ухудшение видимости из-за недостаточной эффективности стеклоочистителей.

566. При наличии в районе аэродрома вылета мощно–кучевой или кучево–дождевой облачности экипаж ВС осматривает по бортовой РЛС зону взлета и выхода из района аэродрома, оценивает возможность взлета, и определяет порядок обхода такой облачности. На контролируемом аэродроме согласовывает свое решение с органом ОВД.

567. Обход мощно–кучевых и кучево–дождевых облаков выполняется на удалении не менее:

- 1) 10 км при визуальных метеорологических условиях;
- 2) 15 км от ближней границы засветки на экране бортовой РЛС при отсутствии визуальных метеорологических условий.

568. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами осуществляется в том месте, где расстояния между границами засветок на экране бортовой РЛС не менее 50 км.

569. Перед входом в зону возможной болтанки или при внезапном попадании в нее экипаж ВС принимает меры к тому, чтобы пассажиры были пристегнуты к креслам привязными ремнями.

570. При попадании воздушного судна в сильную болтанку экипаж ВС принимает меры для немедленного выхода из опасной зоны. В контролируемом воздушном пространстве свои действия экипаж ВС согласовывает с органом ОВД.

571. Вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, экипаж ВС обходит стороной.

572. Вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево–дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, экипаж ВС обходит на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

573. При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, экипаж имеет право изменить высоту полета в соответствии с пунктом 393 настоящих Правил.

574. При сильной электризации воздушного судна экипаж докладывает органу ОВД и выполняет его рекомендации

При этом необходимо выключить одну УКВ радиостанцию, а ночью, кроме того, включить освещение кабины экипажа.

575. Изменение высоты полета в зонах повышенной электризации выполняется с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с РЛЭ. После выхода из одного слоя облаков до входа в другой выполняется горизонтальная площадка продолжительностью 5–10 с.

576. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипаж ВС:

- 1) докладывает органу ОВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения воздушного судна разрядом;
- 2) контролирует параметры работы двигателей;
- 3) проверяет работу радиооборудования и пилотажно–навигационного оборудования;

4) осматривает воздушное судно в целях обнаружения повреждений;

5) при обнаружении отказов и неисправностей действует в соответствии с РЛЭ.

577. При попадании воздушного судна в зону повышенной электрической активности атмосферы, угрожающей безопасности полета, командир имеет право изменить высоту полета в соответствии с пунктом 393 настоящих Правил.

578. В условиях сдвига ветра экипаж ВС:

1) на взлете увеличивает расчетные скорости полета, не превышая установленных ограничений, и парирует возникающие отклонения воздушного судна от расчетных параметров и заданной траектории полета;

2) при заходе на посадку на удалении 4 км и менее от рабочего порога ВПП, если вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/с и более от расчетной или для выдерживания заданной траектории снижения требуется увеличение режима работы двигателей выше номинального, немедленно выполняет маневр прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) с использованием взлетного режима.

579. Взлет и заход на посадку в условиях сильного сдвига ветра не допускаются.

580. При встрече с пыльной бурей на маршруте командир ВС обходит ее визуально.

581. Изменение высоты или маршрута полета воздушного судна в целях обхода пыльной бури разрешается по согласованию с органом ОВД.

582. Заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке не допускаются.

583. При попадании воздушного судна в условия пыльной бури, угрожающей безопасности полета, командир имеет право изменить высоту полета в соответствии с пунктом 393 настоящих Правил.

584. При выполнении полета в горной местности учитываются следующие особенности:

1) ухудшение условий визуальной ориентировки при полетах на высотах, близких к высоте пролетаемых гор;

2) ухудшение условий ведения радиолокационной ориентировки;

3) уменьшение дальности действия радиотехнических средств и возникновение "горного эффекта";

4) изменчивость метеорологических условий погоды: направления и скорости ветра;

5) наличие сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха;

6) наличие (с большой вероятностью) мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков с зонами грозовой деятельности, а также наличие орографической болтанки;

7) ограниченная возможность маневрирования в ущельях и сложность обхода опасных метеорологических явлений;

8) значительная величина температурной погрешности барометрического высотомера.

585. При выполнении полета в горной местности по ПВП экипаж ВС:

1) контролирует местонахождение ВС по характерным вершинам гор;

2) не входит в ущелья, ширина которых не обеспечивает безопасного разворота или преодоления горных хребтов набором высоты;

3) оценивает признаки изменения погоды;

4) в случае потере ориентировки набирает безопасную высоту (эшелон) для района полета и приступает к восстановлению ориентировки.

586. При пересечении горного хребта по ПВП командир ВС учитывает наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному

хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателя (двигателей) выше номинального, преодоление горного хребта на высотах менее 900 м над рельефом местности не допускается.

587. Полетная масса многодвигательного воздушного судна должна обеспечить полет в случае отказа одного из двигателей на высоте не ниже безопасной для этого района.

588. Для полета на высоте более 3000 метров на борту воздушного судна с негерметизируемой кабиной обеспечивается запас кислорода для всех членов экипажа и 10% пассажиров на период полета сверх 30 минут на высоте более 3000 метров, а для полета на высоте более 4000 метров - для всех членов экипажа и пассажиров на весь период полета на высоте более 4000 метров.

589. Полет воздушного судна с герметизируемой кабиной, начинается только в том случае, если на борту имеется запас кислорода для всех членов экипажа и пассажиров в случае разгерметизации на период времени, когда «высота в кабине» будет более 3000 метров.

Кроме того, для полета на высоте более 7600 метров, или если высота будет менее 7600 метров, но не будет возможности снизиться до высоты 4000 метров в течение четырех минут, для пассажиров предусматривается дополнительно как минимум 10-минутный запас кислорода.

590. После взлета набор высоты (эшелона) полета в горной местности разрешается выполнять по маршруту следования при условии обеспечения набора безопасной высоты (эшелона) до установленного пункта.

При невозможности набора безопасной высоты (эшелона) до установленного пункта набор высоты (эшелона) производится по установленной схеме.

591. Снижение ВС с нижнего безопасного эшелона для захода на посадку по ППП осуществляется:

1) при наличии непрерывного радиолокационного контроля и устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании летным экипажем и органом ОВД, местоположения ВС относительно установленной схемы подхода и захода на посадку;

2) при отсутствии непрерывного радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) – по установленной схеме после вывода воздушного судна на нижнем безопасном эшелоне на маркированную радиотехническим средством навигационную точку, а при ее отсутствии на радиотехническое средство, на котором основана схема захода на посадку.

3) при отсутствии радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение с нижнего безопасного эшелона и заход на посадку на горном аэродроме не допускаются.

592. При выполнении полета по ПВП командир ВС контролирует курс следования, приборную скорость полета и угол сноса, а при наличии возможности и путевую скорость полета, направление и скорость ветра.

593. При выполнении полетов по МВЛ, маршрутам полета в случае обнаружения контрольного ориентира или пункта назначения в расчетное время разрешается осуществлять поиск пункта методом расходящейся спирали.

594. При обнаружении контрольного ориентира или пункта назначения в течение 15 –20 мин полета по расходящейся спирали, командир ВС принимает решение на возврат в пункт вылета, уход на ближайший запасной аэродром или, при наличии



на борту достаточного количества топлива, уточняет местоположение ВС путем выхода на характерный ориентир и повторяет поиск.

В контролируемом воздушном пространстве свои действия экипаж ВС согласует с органом ОВД.

595. При подготовке к полету над водной поверхностью экипаж дополнительно:

1) подробно изучает береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки, если имеется возможность получения указанных сведений;

2) проверяет наличие и правильность размещения индивидуальных и групповых спасательных средств, запаса продуктов питания и питьевой воды, аварийной радиостанции и сигнальных средств;

3) изучает правила вынужденной посадки на воду и пользования плавсредствами;

4) инструктирует пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами спасания и правилах поведения при аварийной посадке на воду.

596. Полеты по ПВП вблизи береговой линии материка и островов выполняются на безопасных высотах с учетом максимальных превышений рельефа местности в полосе по 5 км в обе стороны от оси маршрута.

597. Полеты воздушных судов на высотах ниже 4000 м над береговыми лежбищами морского зверя в зонах, указанных в Правилах охраны и промысла морских млекопитающих, без согласования с соответствующим государственным органом не выполняются.

598. Полеты над водной поверхностью разрешается выполнять:

1) на воздушных судах, имеющих два двигателя и более, и на всех воздушных судах, приспособленных для посадки на воду;

2) на сухопутных воздушных судах, имеющих один двигатель, при удалении от береговой черты не более дальности снижения с отказавшим двигателем.

599. Для полетов над водной поверхностью, когда расстояние до берега превышает дальность планирования с отказавшим двигателем (двигателями), а также когда траектория взлета или захода на посадку не исключает возможности вынужденного приводнения, все члены экипажа и пассажиры обеспечиваются спасательными жилетами.

600. Во всех случаях, когда продолжительность полета от берега превышает 30 мин, на воздушных судах (независимо от типа) должны быть индивидуальные и групповые плавсредства (надувные спасательные плоты и аварийные запасы к ним), рассчитанные на количество людей, находящихся на борту, со средствами жизнеобеспечения в соответствии с требованиями РЛЭ.

601. Командир ВС перед взлетом в сторону моря или больших водных поверхностей обязан провести предстартовую подготовку со всем экипажем ВС, включая обслуживающий персонал, по действиям в случае приводнения воздушного судна.

602. Полеты в полярных районах организуются и выполняются с учетом физико-географических и метеорологических условий этих районов, а также особенностей самолетовождения в них из-за:

1) неустойчивости работы магнитных компасов;

2) малым количеством естественных и искусственных ориентиров;

3) частых изменений метеоусловий;

4) продолжительности полярного дня (ночи);

5) низких температур воздуха.

603. При выполнении полета в полярных районах Южного полушария экипаж должен дополнительно учитывать:

- 1) обратное (видимое) суточное движение небесных светил (справа налево);
- 2) расположение верхней кульминации светил не в южной, а в северной части неба;
- 3) обратный знак вертикальной составляющей магнитного поля земли;
- 4) поглощение радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом Антарктиды;
- 5) несоответствие времен года Южного и Северного полушарий.

604. Воздушные суда, предназначенные для работы в Арктике и Антарктике, должны иметь контрастную окраску и быть снабжены специальным снаряжением, обеспечивающим возможность производить работы при автономном базировании.

605. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в полярных районах Арктики и Антарктики должно осуществляться на основании инструкции по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в определенном районе, разрабатываемой на период полетов.

606. Каждое воздушное судно, предназначенное для выполнения полетов в Арктике и Антарктике, оснащается оборудованием, обеспечивающим надежную навигацию в этих условиях, радиостанцией для связи на средних волнах и автоматическими аварийными УКВ и КВ радиостанциями.

607. Полеты вертолетов с базированием на морских судах могут выполняться без аварийных КВ радиостанций.

608. К выполнению полетов в Арктике и Антарктике допускаются экипажи, прошедшие специальную подготовку. Летный экипаж формируется с включением хотя бы одного члена экипажа, ранее выполнявшего аналогичные полеты.

609. При подготовке к полету в полярных районах дополнительно:

- 1) проверяется наличие и исправность средств самолетовождения в соответствии с заданием на полет;
- 2) проверяется комплектность и исправность снаряжения, специального обмундирования и оборудования;
- 3) сверяются карты и лоции;
- 4) проверяется наличие неприкосновенного запаса продуктов питания, питьевой воды, исправность аварийных радиостанций, сигнальных средств и специального снаряжения;
- 5) изучается опыт самолетовождения других экипажей, имеющих опыт полетов в данном районе;
- 6) составляется навигационный план полета с учетом использования ортодромических и астрономических методов навигации.

610. При работах на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в Арктике и на материке Антарктиды полеты воздушных судов выполняются только в паре. При выполнении транспортных перевозок на удаленные материковые базы в Антарктиде, дрейфующие научные станции и ледовые базы в Арктике полеты могут производиться с очередностью вылета по времени.

611. Для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление ВПП указывается от истинного меридиана.

612. Первые посадки на площадки, подобранные с воздуха на льдинах, разрешается выполнять на самолетах 3 и 4 класса с лыжным шасси и на вертолетах.

613. На материке Антарктиды разрешается подбирать площадки, расположенные на высотах до 2000 м над уровнем моря, если иная высота не предусмотрена РЛЭ.

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

- 1) видимость не менее 10 000 м;
- 2) высота нижней границы облаков не менее 300 м при количестве облаков не более четырех октантов с прямым солнечным освещением.

615. Для полетов воздушных судов в Антарктиде устанавливаются следующие минимумы:

1) при полетах по дальним маршрутам между базовыми научными станциями видимость – не менее 5000 м, высота нижней границы облаков – не менее 600 м;

2) при полетах в глубь материка видимость – не менее 10 000 м, высота нижней границы облаков – не менее 700 м;

3) при полетах к санно–тракторным поездам и другим объектам со сбросом грузов с воздуха видимость – не менее 5000 м при отсутствии низовой метели и стоковых ветров, высота нижней границы облаков – не менее 150 м при количестве облаков не более четырех октантов.

616. Для полетов воздушных судов в арктических условиях и при проведении ледовой разведки устанавливаются следующие минимумы:

1) в открытом море видимость – не менее 2000 м, высота нижней границы облаков – не менее 150 м;

2) вблизи береговой линии материка, островов и архипелагов видимость – не менее 5000 м при отсутствии стоковых ветров, высота нижней границы облаков – не менее 200 м.

При проведении ледовой разведки вблизи береговой линии материка и островов безопасная высота полета должна быть занята на удалении не менее чем 5 км до препятствия.

617. При невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре разрешается сбрасывать их с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м.

618. Сброс вымпела на береговые и внутриматериковые пункты производится в соответствии с утвержденными инструкциями.

Не допускается производить сброс:

- 1) с увеличенной (против нормальной) полетной массой воздушного судна;
- 2) в негорной местности при стоковых ветрах со скоростью более 10 м/с;
- 3) на расстоянии менее 300 м от склонов гор.

619. При выполнении полетов в высокие широты Арктики и Антарктики экипаж ВС независимо от запроса органа ОВД обязан каждые 30 мин сообщать свои координаты.

620. В особо охраняемых районах Антарктиды полеты выполняются с учетом согласованных мер по охране фауны и флоры этого континента.

621. Командир ВС оценивает возможность выполнения взлета при получении от органа ОВД информации об усложнении орнитологической обстановки. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

622. При полете по маршруту в случае обнаружения впереди на траектории полета птиц воздушное судно обходит их стороной или пролетает над ними.

623. При получении информации от органа ОВД о сложной орнитологической

обстановке на подходе к аэродрому посадки или при визуальном обнаружении птиц экипаж ВС принимает следующие меры для предотвращения столкновения:

- 1) повышает осмотрительность;
- 2) включает фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);
- 3) повышает контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);
- 4) при необходимости выполняет прерванный заход по посадку (уход на второй круг).

624. Полеты гражданских воздушных судов, на поиск и спасение людей в не терпящих отлагательства чрезвычайных ситуациях могут производиться с отступлением от настоящих Правил по решению руководителя эксплуатанта согласованному с руководителем управления государственного авиационного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

### **XXXV. ОСОБЫЕ СЛУЧАИ В ПОЛЕТЕ**

625. К особым случаям в полете относятся:

- 1) попадание воздушного судна в опасное метеорологическое явление;
- 2) отказ двигателя (двигателей);
- 3) отказ системы (систем) воздушного судна, приводящий к необходимости изменения плана полета;
- 4) пожар на воздушном судне;
- 5) потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности;
- 6) потеря радиосвязи;
- 7) потеря ориентировки;
- 8) незаконное вмешательство в работу экипажа;
- 9) внезапное ухудшение здоровья члена экипажа (пассажира);
- 10) вынужденная посадка вне аэродрома;
- 11) применение парашютов в аварийных случаях.

626. О возникновении особого случая экипаж ВС сообщает органу ОВД на основной или аварийной частоте радиосвязи.

627. Командир ВС при возникновении особого случая в полете может самостоятельно изменить высоту в соответствии с пунктом 393 настоящих Правил и/или маршрут полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета. Экипаж ВС немедленно информирует об этом орган ОВД.

628. Командир ВС, в случае, когда не обеспечивается безопасность продолжения полета, принимает решение на выполнение посадки на ближайшем аэродроме или вынужденной посадки вне аэродрома, или покидание воздушного судна, если экипаж и пассажиры обеспечены парашютами.

629. При встрече с опасными явлениями погоды на маршруте полета экипаж ВС принимает все необходимые меры для их обхода, а при невозможности обхода возвращается на аэродром вылета или производит посадку на ближайшем запасном аэродроме. Экипажу вертолета в этом случае разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

К опасным для полетов явлениям погоды относятся:

- 1) на аэродроме вылета и посадки: гроза над аэродромом, град, сильная болтанка, сильный сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря, сильный ливневой дождь при видимости менее 600 метров;
- 2) по маршруту полета: гроза, град, сильная болтанка, сильное обледенение, смерч, сильная пыльная буря.

630. При отказе двигателя на воздушном судне с одним двигателем командир ВС действует в соответствии с требованиями РЛЭ;

631. При отказе двигателя (двигателей) на воздушном судне с несколькими двигателями командир ВС действует в соответствии с требованиями РЛЭ и в зависимости от ситуации:

- 1) производит посадку вне аэродрома;
- 2) сливает часть топлива или сбрасывает груз для обеспечения возможности продолжения полета;
- 3) использует любой режим работающих двигателей;
- 4) продолжает полет до ближайшего аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и производит на нем посадку.

632. На воздушных судах с тремя или более двигателями в случае выключения одного двигателя по признакам отказа (кроме пожара) командиру ВС предоставляется право продолжить полет до аэродрома назначения.

633. Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командир ВС:

- 1) выполняет необходимые действия в соответствии с требованиями РЛЭ;
- 2) включает сигнал бедствия и при наличии ответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7700;
- 3) производит посадку на любом аэродроме, в том числе на аэродроме вылета или вне аэродрома, если в конкретно сложившейся обстановке такая посадка представляет меньшую угрозу безопасности, чем полет до ближайшего аэродрома.

634. При обесточивании воздушного судна в полете экипаж ВС действует в соответствии с требованиями РЛЭ.

635. При отсутствии резервных источников электропитания или невозможности их использования командир ВС:

- 1) при полете по ПВП – производит посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;
- 2) при полете по ППП – принимает меры к переходу на визуальный полет;
- 3) при полете над облаками, когда нет уверенности в безопасности перехода на визуальный полет, но имеется техническая возможность продолжения полета, следует в район, где возможен переход на визуальный полет, или выполняет полет по схеме "ипподром" с левым (правым) маршрутом на своем эшелоне (высоте) полета.

636. При разгерметизации кабины, требующей выполнения экстренного снижения, экипаж воздушного судна:

- 1) переходит на дыхание чистым кислородом;
- 2) приступает к экстренному снижению до высоты менее 4000 м, но во всех случаях не ниже нижнего безопасного эшелона в районе полета, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ;
- 3) включает сигнал бедствия и при наличии ответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7700;
- 4) проверяет состояние здоровья пассажиров и при необходимости оказывает им помощь;
- 5) принимает решение о следовании на аэродром назначения или на ближайший пригодный для посадки аэродром.

637. При возникновении пожара на воздушном судне экипаж ВС:

- 1) приступает к экстренному снижению и одновременно применяет все доступные средства для ликвидации пожара;

2) включает сигнал бедствия и при наличии ответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7700;

3) в зависимости от сложившейся обстановки продолжает полет до ближайшего аэродрома либо производит посадку вне аэродрома, действуя в соответствии с требованиями РЛЭ.

638. При возникновении пожара на воздушном судне на этапе взлета (набора высоты после взлета) и невозможности его ликвидировать экипаж ВС по своему усмотрению может:

1) выполнить заход по кратчайшему маршруту для посадки на аэродроме взлета, в том числе при метеоусловиях ниже установленного эксплуатационного минимума или

2) произвести экстренную посадку на площадку, предусмотренную инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэронавигационным паспортом аэродрома), или

3) произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха.

639. При потере устойчивости, управляемости, нарушении прочности командир ВС:

1) включает сигнал бедствия и при наличии ответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7700;

2) действует в соответствии с требованиями РЛЭ.

640. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин. при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж (орган ОВД) не отвечает.

641. При потере радиосвязи экипаж ВС:

1) включает сигнал бедствия и, при наличии, ответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7600;

2) принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД через другие воздушные суда либо другие пункты ОВД (органы ОВД);

3) использует аварийную частоту 121,5 МГц;

4) передает информацию о принятом решении, местонахождении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее органом ОВД;

5) прослушивает по каналам радиосвязи и на частоте ДПРМ указания и информацию органа ОВД.

642. При потере радиосвязи после взлета экипаж ВС выполняет полет по схеме, указанной сборнике АНИ для этого аэродрома, а при ее отсутствии выполняет полет по схеме типа «ипподром» и производит посадку на аэродроме вылета. В этом случае командиру ВС разрешается произвести посадку при метеоусловиях ниже минимума.

Если по метеоусловиям или по другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, то экипаж ВС после выполнения установленной схемы или схемы типа «ипподром»:

1) следует на аэродром назначения по схеме выхода с набором заявленного в плане полета (повторяющемся плане полета) эшелона (высоты) или заданной диспетчером аэродромного пункта ОВД высоты (эшелона) или

2) следует на запасной аэродром (выбранный при принятии решения на вылет) на нижнем безопасном эшелоне или на установленном для полета без радиосвязи эшелоне полета (4200, 4500 или 7200, 7500 м), выбранном с учетом направления полета.

643. При возвращении на аэродром вылета или при уходе на запасной аэродром, расположенный в направлении обратном пути следования, полет выполняется на

ближайшем к заявленному в плане полета или в повторяющемся плане полета попутном нижнем эшелоне, но не ниже безопасного, или на эшелоне для полетов без радиосвязи (4200, 4500 или 7200, 7500 м).

644. При принятии решения на полет по ППП воздушное судно следует на аэродром назначения на заявленном в плане полета или в повторяющемся плане полета эшелоне (высоте); снижение для захода на посадку по опубликованной схеме начинается после пролета радиотехнического средства, на котором основана схема захода на посадку не ранее расчетного времени прибытия на это средство, при этом посадка должна быть произведена не позднее чем через 30 мин после расчетного времени прибытия.

645. При отсутствии возможности произвести посадку на аэродроме назначения после прерванного захода по посадку (ухода на второй круг) экипаж ВС следует на запасной аэродром по схеме выхода с набором нижнего безопасного эшелона или установленного для полета без радиосвязи эшелона 4200, 4500 или 7200, 7500 м. Снижение для захода на посадку на запасном аэродроме производится после пролета радиотехнического средства, на котором основана опубликованная схема захода на посадку.

646. В случае потери радиосвязи при полете по ПВП экипаж ВС:

- 1) следует на аэродром назначения по ПВП на заданной высоте (эшелоне);
- 2) если невозможно продолжать полет на аэродром назначения по ПВП, то следует на запасной аэродром, погода которого позволяет произвести посадку по ПВП.

647. При невозможности установить радиосвязь экипаж ВС передает сообщения о местоположении на установленной и аварийной частотах, перед которыми следует фраза «Отказ связи. Передаю блиндром.» Сообщения передаются дважды с указанием времени следующей передачи.

648. Если отказ радиосвязи имеет место при полете в визуальных метеорологических условиях, то экипаж ВС:

- 1) продолжает полет, избегая попадания в сложные метеорологические условия;
- 2) совершает посадку на ближайшем подходящем для этого аэродроме;
- 3) сообщает о своем прибытии органу ОВД с помощью доступных средств передачи информации.

649. Если отказ связи имеет место при полете в приборных метеорологических условиях или в таких условиях, которые не позволяют завершить полет в соответствии с пунктом 648 Правил, экипаж ВС:

1) выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 7 мин после того, как экипаж ВС не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательного донесения, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с поданным планом полета;

2) продолжает полет по маршруту согласно текущему плану полета до навигационного средства аэродрома назначения и выполняет полет в режиме ожидания над этим средством до начала снижения;

3) начинает снижение от навигационного средства аэродрома назначения точно в полученное и подтвержденное в последний раз время ожидаемого захода на посадку или как можно ближе к этому времени, или, если расчетное время захода на посадку не было получено и подтверждено, начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

4) производит снижение для захода на посадку по опубликованной схеме после пролета радиотехнического средства, на котором основана схема захода на посадку, и совершает посадку по возможности в пределах 30 мин после расчетного времени

прибытия.

650. При потере ориентировки экипаж ВС:

- 1) включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания и ВОРЛ;
- 2) докладывает органу ОВД о потере ориентировки, последнем достоверно известном местоположении ВС, остатке топлива и условиях полета;
- 3) не допускает необдуманных поспешных действий и полета с произвольными курсами;
- 4) занимает безопасную высоту, установленную в РПП для данного района полетов;
- 5) с разрешения органа ОВД занимает наивыгоднейший эшелон (высоту) полета для обнаружения ВС радиотехническими средствами;
- 6) предпринимает предусмотренные РПП меры по восстановлению ориентировки, а в контролируемом воздушном пространстве согласовывает свои действия с органом ОВД, под непосредственным управлением (обслуживанием) которого находится.

651. При потере ориентировки не допускается снижение ниже безопасной высоты, установленной РПП в данном районе полетов.

652. При невозможности восстановления ориентировки командир ВС, не допуская полного расходования топлива и наступления темноты, производит посадку на ближайшем аэродроме, а при его отсутствии – в другом наиболее безопасном месте, включая вынужденную посадку вне аэродрома. В ночном полете при наличии достаточного количества топлива необходимо продолжить полет до рассвета.

653. При потере ориентировки вблизи государственной границы Российской Федерации командир ВС берет курс в глубь территории Российской Федерации.

**В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.**

654. В контролируемом воздушном пространстве после восстановления ориентировки дальнейшие действия экипаж согласовывает с органом ОВД.

655. При нападении или угрозе нападения на экипаж (пассажиров) командир ВС и члены летного экипажа по возможности:

- 1) включает сигнал бедствия;
- 2) при наличии ответчика ВОРЛ устанавливают код 7500;
- 3) сообщают о нападении, свой позывной, местонахождение (координаты), высоту, курс полета и действуют в соответствии со специальной инструкцией.

656. Экипаж воздушного судна, который стал объектом незаконного вмешательства, предпринимает попытку уведомить соответствующий орган ОВД об этом факте, обо всех связанных с ним важных обстоятельствах и любых отклонениях от текущего плана полета.

657. В случае ранения или внезапного ухудшения состояния здоровья члена экипажа командир ВС организует оказание ему возможной медицинской помощи, принимает решение в зависимости от обстановки о продолжении или прекращении полета и докладывает об этом органу ОВД. Обязанности члена экипажа потерявшего работоспособность по указанию командира ВС выполняет другой подготовленный член летного экипажа.

658. При ранении или внезапном ухудшении состояния здоровья командира ВС и невозможности выполнения им своих функциональных обязанностей его обязанности передаются в порядке, предусмотренном РПП.

659. В случае ранения или внезапного ухудшения состояния здоровья пассажира экипаж ВС принимает все доступные меры для спасения его жизни, без угрозы для



жизни всех находящихся на борту воздушного судна лиц, вплоть до изменения плана полета и/или выполнения незапланированной посадки на любом пригодном аэродроме.

660. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и членов экипажа, командир ВС выполняет вынужденную посадку вне аэродрома. О своем решении, если позволяют обстоятельства и сведения о месте и времени предполагаемой посадки, он сообщает органу ОВД. Кроме того включает сигнал бедствия, а при наличии ответчика ВОРЛ устанавливает код 7700.

661. Вынужденная посадка вне аэродрома выполняется в соответствии с требованиями, РПП.

662. После вынужденной посадки вне аэродрома экипаж оказывает необходимую помощь пассажирам и, пользуясь средствами связи, сообщает на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии членов экипажа, пассажиров, воздушного судна и о необходимой помощи.

663. Вылет с места вынужденной посадки допускается с разрешения эксплуатанта после устранения неисправностей на воздушном судне. При отсутствии связи с органом ОВД в случаях, не терпящих отлагательства, командир ВС принимает решение на вылет самостоятельно.

664. Перед вылетом с места вынужденной посадки командир ВС осматривает местность (акваторию) и определяет ее пригодность для безопасного взлета. При необходимости принимаются меры для устранения препятствий, снимается загрузка или сливается часть топлива.

665. При получении сообщения от органа ОВД об отказе радиолокационных средств в районе полета:

- 1) экипаж ВС придерживается текущего плана полета;
- 2) члены летного экипажа соблюдают максимальную осмотрительность (радиоосмотрительность).

666. При отказе радиотехнических средств на аэродроме посадки и невозможности по метеорологическим условиям произвести визуальную посадку на данном аэродроме экипаж ВС следует на запасной аэродром.

667. При выполнении полетов на десантирование парашютистов или сброс грузов, а также, если это предусмотрено соответствующей инструкцией для учебных полетов, члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь парашюты с установленными страхующими приборами.

668. Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета. Допускается снятие в полете парашютов в случае невозможности выполнения обязанностей по эксплуатации ВС и его оборудования с надетыми парашютами.

669. Правила вынужденного покидания воздушных судов устанавливаются РПП эксплуатанта.

670. Члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают воздушное судно на парашютах по приказанию командира ВС. Командир ВС покидает воздушное судно последним.

671. Экипаж воздушного судна, которое перехвачено другим воздушным судном, действует в порядке установленном Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации

672. Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования стандартных фраз (приложение № 12 к Правилам), передавая каждую фразу дважды.

## XXXVI. ПОЛЕТЫ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

673. Организация и выполнение полетов по различным видам авиационных работ осуществляются в соответствии с настоящими Правилами, общими правилами выполнения авиационных работ, правилами выполнения авиационных работ определенных видов и РПП эксплуатанта.

## XXXVII. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ

674. Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

675. Международные полеты подразделяются на:

- 1) регулярные, выполняемые по расписанию;
- 2) эпизодические - чартерные, специальные.

676. Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации.

677. Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации (АНИ).

678. Перед вылетом и после завершения международного полета члены экипажа проходят пограничный, таможенный и другие виды контроля, установленные законодательством Российской Федерации.

679.. Каждый международный полет выполняется при наличии полученного в установленном порядке разрешения на вылет и принятым планом полета.

680. При выполнении международных полетов экипаж ВС руководствуется:

- 1) в воздушном пространстве Российской Федерации: воздушным законодательством Российской Федерации и сборниками АНИ;
- 2) в воздушном пространстве иностранных государств и над открытым морем:
  - а) правилами полетов иностранных государств, в воздушном пространстве которых выполняется полет, или которым передано обслуживание воздушного движения над районами открытого моря;
  - б) международными договорами Российской Федерации о воздушном сообщении и соответствующими разрешениями на полеты со стороны полномочных органов иностранных государств;
  - в) воздушным законодательством Российской Федерации в части не противоречащей правилам, установленным в иностранном государстве, Сборниками АНИ по международным воздушным трассам, а также NOTAM и циркулярами аэронавигационной информации.

681. Представление заявок и выдача разрешений на выполнение международных полетов осуществляются в соответствии с требованиями Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

682. Обеспечение летных экипажей воздушных судов аэронавигационной информацией организуется эксплуатантом.

683. К выполнению международных полетов допускаются члены экипажей воздушных судов Российской Федерации, прошедшие подготовку по программам, утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации.

684. При выполнении международных полетов в случае явной угрозы безопасности полета в целях спасения жизни людей, находящихся на борту воздушного судна, командир ВС может быть принято решение о прекращении полета по маршруту и возвращении в пункт вылета или полете на запасной аэродром с отступлением от представленного плана полета и указаний органа ОВД. В контролируемом воздушном пространстве о принятом решении командир ВС сообщает органу ОВД, под непосредственным обслуживанием (управлением) которого находится воздушное судно.

685. Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами осуществляется в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

686. Эшелонирование воздушных судов при полете в воздушном пространстве иностранного государства осуществляется в соответствии с правилами этого государства.

687. При потере радиосвязи в воздушном пространстве иностранного государства экипаж воздушного судна выполняет требования правил полетов в воздушном пространстве данного государства, предусмотренных для подобного случая.

688. Полеты иностранных воздушных судов на аэродромы Российской Федерации, не открытые для международных полетов, разрешение на которые получено в установленном порядке, выполняться с лидировщиком на борту

Порядок лидирования публикуется в АИП.

### **XXXVIII. ПОЛЕТЫ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ**

689. Полеты воздушных судов авиации общего назначения (АОН) – полеты воздушных судов, кроме коммерческой воздушной перевозки или полета, связанного с выполнением авиационных работ, выполняются в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации и настоящими Правилами.

690. Полет воздушного судна АОН не начинается до тех пор, пока командир ВС не убедится в том, что:

1) воздушное судно надлежащим образом подготовлено к полету и на борту имеется документация, предусмотренная воздушным законодательством Российской Федерации;

2) на борту ВС установлены соответствующие приборы и оборудование с учетом ожидаемых условий полета;

3) были выполнены все виды необходимого технического обслуживания в соответствии с установленными требованиями;

4) масса ВС и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий;

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

б) не будут превышены эксплуатационные ограничения ВС, содержащиеся в руководстве по летной эксплуатации воздушного судна данного типа или аналогичном документе.

691. Пилотируемые аэростатические ВС подразделяются на:

- 1) аэростаты;
- 2) дирижабли.

692. Полеты аэростатических ВС классифицируются по видам:

1) свободный полет – полет аэростата и/или дирижабля, выполняемый в воздушном пространстве с заданными органами ОВД аэронавигационными ограничениями и условиями;

2) привязной полет – подъем аэростата на швартовочных фалах; максимальная высота подъема регламентируется руководством по летной эксплуатации аэростата. Полет выполняется в соответствии с заданными органом ОВД условиями.

693. Эксплуатация аэростатических ВС осуществляется с площадок, не требующих специального оснащения и разметки, удовлетворяющих требованиям безопасного взлета.

На аэродромах, используемых одновременно самолетами, вертолетами и дирижаблями, могут оборудоваться специальные площадки с отдельным стартом для дирижаблей. На контролируемом аэродроме при необходимости командир дирижабля с разрешения органа ОВД для взлета или посадки может использовать любую часть ВПП аэродрома.

694. Планирование полетов аэростатических ВС включает в себя выбор места старта, вероятного сектора воздушного пространства для свободного полета, площадок для выполнения безопасной посадки.

695. Место старта выбирается исходя из фактического направления ветра с учетом ограничений для данного района полетов. Размеры площадки, используемой для взлета и подъема на привязи, должны удовлетворять требованиям РЛЭ.

696. Азимуты вероятного сектора воздушного пространства для свободного полета аэростата определяются направлением ветра по высотам, дальность определяется скоростью ветра и располагаемым временем выполнения полета. Веер траекторий свободного полета аэростата планируется исходя из ограничений для данного района полетов.

697. Площадки для посадки аэростата выбираются в планируемом секторе выполнения полета и на расстоянии, не превышающем располагаемую дальность полета.

698. Расчет взлетного веса и дистанции взлета производится для фактических метеоусловий (температура воздуха, атмосферное давление, скорость ветра у земли) при нормированной вертикальной скорости набора высоты не более 3 м/сек с условием обеспечения высоты прохода над препятствиями по курсу взлета не менее 10 м.

699. Аэростатические ВС должны иметь швартовку, оснащенную устройством быстрой отцепки, препятствующей неконтролируемому перемещению по площадке до выполнения взлета. При одновременном или раздельном взлете нескольких аэростатических ВС с одной площадки допускается соприкосновение ВС мягкими оболочками.

700. Очередность взлета определяет организатор полетов, учитывая направление ветра для избежания соприкосновения жесткими элементами конструкций оболочек аэростатических ВС.

701. Скоростное маневрирование аэростатов по вертикали на взлете и посадке, при одновременном нахождении в зоне нескольких аэростатических ВС не допускается.

702. Аэростат, находящийся выше, уступает пространство аэростату, находящемуся ниже.

703. Свободные полеты аэростатических ВС производятся вне воздушных трасс и МВЛ.

704. Допускается пересечение воздушных трасс и МВЛ аэростатическими ВС, оборудованными ответчиками вторичной локации, при условии обеспечения установленных интервалов эшелонирования.

705. Профиль полета аэростатического ВС определяется пилотом. Допускается выполнение промежуточных посадок (касаний земной или водной поверхности) при условии наличия открытых подходов и отсутствия препятствий с последующим взлетом исходя из полученных перед взлетом или во время полета условий.

706. Площадка для выполнения посадки выбирается по курсу полета. Размеры площадок зависят от скорости ветра у земли и расположения препятствий в виде построек, линий электропередачи, домашних животных и т.д.

707. До начала полетов на выбранной площадке взлета производится замер направления и скорости ветра. На основании полученных результатов принимается решение о выполнении полетов.

708. Метеорологические минимумы аэростатических ВС определяются РЛЭ.

709. Метеорологический минимум площадки взлета и района выполнения полетов определяется инструкцией по производству полетов для данного района.

710. Полеты аэростатов в особых условиях (в зонах обледенения, грозовой деятельности, ливневых осадков, в условиях термической и динамической турбулентности атмосферы, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури) не допускаются.

711. Полеты дирижаблей.

712.1. Полеты дирижаблей в особых условиях (в зонах обледенения, грозовой деятельности, ливневых осадках, в условиях термической и динамической турбулентности атмосферы, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури) допускаются в соответствии с РЛЭ.

712.2. Полеты на дирижаблях в целях перевозки пассажиров осуществляются с посадками на аэродромы (посадочные площадки).

712.3. При выполнении авиационных работ разрешается производить посадки на площадки, подобранные с воздуха.

712.4. Командиру дирижабля, допущенному к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, при принятии решения на вылет по ПВП разрешается использовать посадочные площадки заказчика в качестве запасных при наличии для них инструкций по производству полетов.

712.5. При выполнении полетов на аэродромы и посадочные площадки, на которых не обеспечивается техническое обслуживание дирижаблей, экипаж выполняет осмотр дирижабля в объеме РЛЭ.

713. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов аэростатов производится командой наземного сопровождения.

714. Каждый полет аэростата сопровождается и обеспечивается наземной командой на автомобиле, оснащенном необходимыми средствами радиосвязи.

715. Аэростатические ВС, выполняющие полеты над водными акваториями, комплектуются необходимым количеством спасательных плавсредств.

716. В случае вероятной посадки на водную поверхность команды сопровождения комплектуются моторными плавсредствами.

717. Аэростатические ВС оборудуются сбрасываемым фалом длиной не менее 50 м.

718. При буксировке планера соблюдаются следующие условия:

1) командир ВС, осуществляющего буксировку, имеет необходимую подготовку и квалификацию;

2) воздушное судно, осуществляющее буксировку, допущено к буксировке согласно РЛЭ;

3) до начала выполнения полета органы ОВД, обслуживающие воздушное пространство, извещаются о намерениях выполнять буксировку планера;

4) между командиром ВС, осуществляющего буксировку, и командиром планера организуется взаимодействие, включая сигналы готовности к взлету, готовности к отцепке, действий в аварийной ситуации;

5) командиру ВС, осуществляющему буксировку, запрещается производить сброс буксирного троса после отцепки планера, если это может представлять опасность для людей, животных и объектов на земной поверхности.

### **XXXIX. ПОЛЕТЫ ПРИ ПОИСКЕ И СПАСАНИИ**

719. Если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность или если судно терпит либо потерпело бедствие, командир ВС обязан принять меры к сохранению жизни и здоровья людей.

720. Во всех аварийных случаях, угрожающих безопасности полета, экипаж воздушного судна подает сигнал бедствия в соответствии с приложением № 13 к Правилам.

721. Сигналы бедствия передаются на рабочей частоте канала ОВД, а также на международных аварийных частотах 121,5 МГц в радиотелефонном режиме; а при запросе помощи у морских служб на частотах 2182 кГц или 4125 кГц в радиотелефонном режиме.

722. Органом ОВД в целях своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам воздушных судов, терпящих бедствие, организуется круглосуточное прослушивание частоты 121,5 МГц.

723. Экипаж любого воздушного судна, услышав сигналы бедствия, сообщает об этом органу ОВД и продолжает прослушивать эту частоту.

724. Передача сообщений с других воздушных судов на этой же частоте, не вызываемых крайней необходимостью, до особого указания органа ОВД может быть временно запрещена.

725. Если у экипажа появилась уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома, он обязан немедленно сообщить об этом органу ОВД.

726. Приняв решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, командир ВС предупреждает об этом всех членов экипажа и дает указания о порядке их дальнейших действий.

При вынужденной посадке экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит радиостанции включенными на передачу (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, и аварийный радиомаяк должны быть постоянно включенными.

В случае бедствия командир ВС покидает воздушное судно последним.

727. Командир любого воздушного судна при обнаружении терпящего бедствие воздушного или надводного судна выполняет указания органа ОВД и в случаях, когда он в состоянии это осуществить, выполняет следующие действия:

- 1) ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие;
- 2) принимает меры, которые помогут определить местонахождение воздушного или надводного судна, если данные о нем у соответствующего органа ОВД (управления полетами) отсутствовали;
- 3) сообщает органу ОВД при наличии информации:
  - а) тип, опознавательные знаки и состояние воздушного судна, терпящего бедствие;
  - б) его местонахождение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;
  - в) время наблюдения в часах и минутах;
  - г) количество людей на борту терпящего бедствие ВС;
  - д) факт покидания людьми терпящего бедствие воздушного или надводного судна;
  - е) количество людей, находящихся на поверхности воды;
  - ж) физическое состояние людей.

728. Командир ВС, не являющегося поисково–спасательным, прибывший первым на место происшествия, руководит действиями всех других прибывающих позже воздушных судов до прибытия на место происшествия первого поисково–спасательного воздушного судна.

В том случае, когда необходимо направить надводное судно к месту бедствия, передает указания любыми имеющимися у него в распоряжении средствами, в том числе сигналами указанными в приложении № 13 Правилам.

729. Для передачи информации оставшимся в живых или наземным спасательным командам, а двусторонняя связь отсутствует, экипаж сбрасывает, если это практически осуществимо, радиосвязное оборудование для установления связи или вымпела.

730. Экипаж воздушного судна подтверждает получение сигнала от терпящих бедствие, используя все возможные средства, в том числе сигналы, указанные в приложении № 13 к Правилам.

731. При получении сигнала бедствия и (или) сообщения о бедствии экипаж ВС:

- 1) записывает в бортовом журнале координаты местонахождения судна, терпящего бедствие, если они сообщены;
- 2) определяет, если возможно, пеленг передающей радиостанции;
- 3) информирует соответствующий орган ОВД о приеме сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения;
- 4) в ожидании указаний направляется к месту бедствия.

**Классификация воздушных судов  
в зависимости от максимальной взлетной массы**

Класс	Максимальная взлетная масса, т	
	самолеты	Вертолеты
1	75 и более	10 и более
2	от 30 до 75	от 5 до 10
3	от 10 до 30	от 2 до 5
4	до 10	до 2

Легкие ВС до 5,7  
Сверхлегкие летательные аппараты до 0,495



**Приборные скорости захода на посадку, км/ч**

Категория ВС	V <sub>at</sub>	Начальный этап захода на посадку	Конечный этап захода на посадку	Визуальное маневрирование	Этап прерванного захода по посадку (ухода на второй круг)	
					начальный	конечный
A	< 169	160 – 280	130 – 185	185	185	205
B	169–223	220 – 335	155 – 240	250	240	280
C	224–260	295 – 445	215 – 295	335	295	445
D	261–306	345 – 465	240 – 345	380	345	490
E	307–390	345 – 465	285 – 425	445	425	510
H*	–	130 – 220	110 – 165	–	165	165

V<sub>at</sub> – скорость пересечения порога ВПП, в 1,3 раза превышающая скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе (для вертолетов не применяется).

---

\* H\* – для схем предусмотренных только для вертолетов

**Максимальные приборные скорости полета  
по стандартному маршруту вылета (SID), км/ч**

Категория ВС	Скорость
A	225
B	305
C	490
D	540
E	560
H*	165

---

\* H\* – для схем предусмотренных только для вертолетов

**Заправка, дозаправка, слив топлива из воздушных судов, имеющих на борту пассажиров**

1. Заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин) из воздушных судов, имеющих на борту пассажиров, а также во время посадки и высадки пассажиров из воздушного судна запрещаются.

2. Заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо типа ТС-1, РТ, Jet A-1 и т.п.) из воздушного судна во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении следующих условий:

1) на борту воздушного судна вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

2) экипаж, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

3) табло «Пристегнуть ремни» выключено;

4) табло «Не курить» и светоуказатели аварийных выходов включены;

5) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности и воздерживаются от курения;

6) количество специального персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

7) поверхность стоянки под воздушным судном и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;

8) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из воздушного судна;

9) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

3. При возникновении опасной ситуации (например, пролив топлива), или при нарушении указанных условий заправка, дозаправка, слив топлива из воздушного судна с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке прекращаются.

**Классы воздушного пространства обслуживания воздушного движения,  
предоставляемое обслуживание и требования, предъявляемые к полетам**

Класс	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение по приборной скорости	Требования к радиосвязи	Необходимость разрешения органа УВД
1	2	3	4	5	6	7
A	Только по ППП	Всех воздушных судов	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
B	По ППП	Всех воздушных судов	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Всех воздушных судов	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
C	По ППП	ППП относительно ППП / ППП относительно ПВП	УВД	Не применяется	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	ПВП относительно ППП	1) УВД для эшелонирования относительно ППП; 2) информация о движении (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения) ПВП/ПВП	450 км/ч, ниже 3000 м над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да

1	2	3	4	5	6	7
D	По ППП	ППП относительно ППП	УВД, информация о полетах по ПВП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	450 км/ч, ниже 3000 м над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	Информация о полетах по ППП/ ПВП и ПВП / ПВП (по запросу рекомендация по предотвращению столкновения)	450 км/ч, ниже 3000 м над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
E	По ППП	ППП относительно ППП	УВД и, по мере возможности, информация о полетах по ПВП	450 км/ч, ниже 3000 м над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	По мере возможности информация о движении	450 км/ч, ниже 3000 м над средним уровнем моря	Нет	Нет

1	2	3	4	5	6	7
F	По ППП	По мере возможности, ППП относительно ППП	Консультативное обслуживание воздушного движения, полетно-информационное обслуживание	ПР 450 км/ч ниже 3000 м над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Нет
	По ПВП	Не производится	Полетно-информационное обслуживание	ПР 450 км/ч ниже 3000 м над средним уровнем моря	Нет	Нет
G	По ППП	Не производится	Полетно-информационное обслуживание	ПР 450 км/ч ниже 3000 м над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Нет
	По ПВП	Не производится	Полетно-информационное обслуживание	ПР 450 км/ч ниже 3000 м над средним уровнем моря	Нет	Нет

**Условия полета по правилам визуального полета**  
(в воздушном пространстве классов А, В, С и D)

Местность	Скорость полета (приборная), км/ч	Условия полета по ПВП		
		высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м	видимость, м	вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков, м
<b>В районе аэродрома вне схемы захода на посадку и вылета</b>				
Негорная	300 и менее	150	2000	50
	301 – 450	300	5000	100
Горная	450 и менее	300	5000	100
<b>В зоне подхода, по воздушным трассам, МВЛ и маршрутам полета</b>				
Негорная	300 и менее	150	2000	50
	301 – 450	300	5000	100
Горная (высота до 2000 м),	450 и менее	400	5000	100
Горная (высота 2000 м и более)	450 и менее	700	8000	100

**Минимальные запасы высот над препятствием для полета при  
минимальных условиях по ПВП**

Местность	Минимальный запас высоты над препятствием, м		Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м		Видимость, м	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
<b>Срочные полеты по обслуживанию организаций здравоохранения, Поисково-спасательные, аварийно-спасательные работы и тренировочные полеты</b>						
Негорная	50	250	100	300	1000	4000
Горная	300	–	400	–	2000	–
<b>Полеты транспортные и по авиационным работам</b>						
Негорная	–	400	–	450	–	4000

**Примечания.**

1. Полоса учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней при расчете безопасной высоты полета в районе аэродрома вне схемы вылета/ захода на посадку устанавливается при полете: днем – по 5 км, ночью – по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

2. При полете по схеме вылета/захода на посадку полоса учета препятствий устанавливается в соответствии с правилами учета препятствий при построении схем вылета/захода на посадку.

3. При полетах по МВЛ и маршрутам полета ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий: днем – по 5 км, ночью – по 25 км в обе стороны от оси маршрута, в горной местности – в пределах ширины МВЛ (маршрута полета).

4. При полетах днем в негорной местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков 150 м и выше и видимости 3000 м и более для воздушных судов с приборной скоростью полета до 300 км/ч высота искусственных препятствий не учитывается.



## Правила вылета и прилета воздушных судов

### 1. Общие положения

1.1. Командир ВС принимает решение на вылет на основании:

готовности экипажа к выполнению полета;

готовности воздушного судна к полету;

анализа метеообстановки;

анализа состояния аэродромов вылета, назначения и запасных, воздушной обстановки и обеспечения полета.

1.2. Если при подготовке к полету оказалось, что масса воздушного судна превышает допустимую для фактических условий, командир ВС имеет право принять решение о переносе вылета или снятии части загрузки.

1.3. Если метеоусловия на аэродромах вылета, назначения и (или) запасных, а также по маршруту (району авиационных работ) в период между принятием решения на вылет и вылетом воздушного судна ухудшились до значения ниже установленных для этих аэродромов (маршрутов) минимумов, орган ОВД сообщает об этом экипажу. Командир ВС обязан повторно оценить возможность вылета в соответствии с требованиями пунктов 2 и 3 настоящего приложения.

1.4. При задержке более чем на 20 мин от времени вылета, предусмотренного планом полета, или отмене вылета командир ВС сообщает об этом органу ОВД и получает необходимую информацию для подтверждения или отмены принятого решения на вылет. Метеоинформацию и повторное решение на вылет в этом случае разрешается передавать по радио (или по другим средствам связи).

1.5. Если летный экипаж воздушного судна состоит из одного или двух человек, после посадки на промежуточном аэродроме, а при повторных вылетах – и на аэродроме базирования командир ВС о принятом решении на вылет может сообщить по радио при соблюдении следующих условий:

1) подготовка к предстоящему полету проведена в полном объеме перед началом работы;

2) на маршруте, на основных и запасных аэродромах (площадках) не произошло изменений, препятствующих выполнению полета;

3) срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания на полет или прогноз погоды уточнен по радио;

4) время стоянки воздушного судна не превышает 1 ч.

В этом случае ответственность за обоснованность решения на вылет несет командир ВС.

1.6. Диспетчерское разрешение на вылет воздушных судов государственной авиации с гражданских аэродромов, а также воздушных судов гражданской авиации для выполнения полетов по установленным маршрутам (районам авиационных работ) или с посадкой на аэродроме государственной авиации орган ОВД выдает только по согласованию с военным сектором РЦ (ЗЦ) ЕС УВД.

1.7. При принятии решения на взлет и посадку командир ВС руководствуется минимумами экипажа, воздушного судна и эксплуатационным минимумом аэродрома.

1.8. При принятии решения на выполнение взлета (посадки) соответствие фактического ветра установленным ограничениям определяется с учетом его порывов.

1.9. Командиру ВС запрещается производить взлет или посадку при метеоусловиях ниже установленного минимума, за исключением случаев вынужденной посадки (потеря радиосвязи, недостаток топлива или отказ авиационной техники и др., не позволяющие продолжить полет до другого аэродрома).

## 2. Принятие решения на вылет по ППП

2.1. Командир ВС принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

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

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

на аэродроме назначения фактическая и прогнозируемая ко времени прилета погода соответствует требованиям соответствующего варианта таблицы 1;

имеется запасной аэродром, соответствующий требованиям таблицы 1 и пунктам 2.4–2.11 настоящего приложения.

Таблица 1

Варианты	На аэродроме назначения		Продолжительность полета до аэродрома назначения по расчету	Количество запасных аэродромов, полет до которых обеспечивается с ВПР/МВС аэродрома назначения
	фактическая погода (ВНГО, видимость на ВПП, ветер)	соотношение прогноза и установленного эксплуатационного минимума (ко времени прилета)		
1	Не ниже установленного минимума	Прогнозируемая погода ниже минимума	До 2 ч От 2 до 5 ч	1 2 или 1*
2	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода не ниже минимума	1 ч и более	1
3	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода ниже минимума	Более 5 ч	2 или 1*

2.2. При принятии решения на вылет по варианту 1 таблицы 1 давность сведений о фактической погоде на аэродроме назначения не должна превышать 1 ч с момента наблюдения.

При продолжительности полета до 2 ч:

1) соответствие скорости и направления ветра установленным ограничениям определяется без учета его порывов;

2) разрешается руководствоваться дальностью видимости на ВПП, если посадка на аэродроме назначения (запасном) будет производиться ночью.

\* В данном случае аэродром может быть выбран запасным, если прогнозом погоды ко времени прилета предусматривается высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше установленного эксплуатационного минимума ВС.

2.3. Если время прилета на аэродром назначения (запасный) совпадает с прогнозируемым периодом (ВЕСМГ) уменьшения видимости и (или) высоты нижней границы облаков, при принятии решения на вылет по ППП учитывается их наименьшее значение.

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

- 1) прогнозируемые ко времени прилета опасные явления погоды (кроме фронтальных гроз на запасных аэродромах);
- 2) прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;
- 3) высота нижней границы облаков, если их фактическое и (или) прогнозируемое количество не более двух октантов;
- 4) временное (ТЕМРО) ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков, прогнозируемое ко времени прилета.

2.4. Запасным аэродромом для полетов по ППП может быть выбран аэродром, если на нем ко времени прилета прогнозируется:

- 1) высота нижней границы облаков на 50 м и видимость на 500 м выше установленного минимума;
- 2) высота нижней границы облаков не менее 90 м и видимость не менее 1000 м – в случае, когда воздушное судно и выбранный запасный аэродром допущены к эксплуатации по минимуму 1 категории и ниже, а командир ВС допущен к полетам по минимуму соответствующей категории;
- 3) высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше установленного минимума – в случае, когда выбранный запасной аэродром расположен на расстоянии менее 50 км от аэродрома назначения.

2.5. Горный аэродром может быть выбран запасным в соответствии с требованиями пункта 2.4 настоящего приложения, если аэродром изучался при проведении предварительной подготовки и проводилась тренировка на тренажере по его схеме снижения и захода на посадку.

2.6. Варианты принятия решения на вылет с уходом на запасной аэродром с ВПП/МВС аэродрома назначения рассматриваются как основные и предусматриваются при разработке планов (расписания) движения воздушных судов.

2.7. В случае когда неблагоприятная навигационная и (или) метеорологическая обстановка и заправка топливом не позволяют выбрать запасной аэродром, уход на который возможен с ВПП/МВС аэродрома назначения, командиру ВС предоставляется право принятия решения на вылет с рубежа ухода на запасный аэродром (в том числе и на аэродром вылета), если:

- 1) расчетная продолжительность полета от рубежа ухода до аэродромов назначения и запасного не превышает 1 часа;
- 2) на аэродромах назначения и запасном фактическая погода не ниже минимума (при расчетной продолжительности полета более 2 часов независимо от фактической погоды);
- 3) прогнозы погоды ко времени прилета на аэродромах назначения и запасных соответствуют требованиям пункта 2.4 настоящего приложения. При этом расчетное количество топлива на борту воздушного судна ко времени прилета на аэродром назначения должно быть не менее чем на 1 час полета после пролета ВПП/МВС. Рубеж ухода определяется таким образом, чтобы к расчетному времени прилета на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна оставалось не менее чем на 30 минут полета на высоте 500 м. над уровнем ВПП.

2.8. Командир ВС имеет право принять решение на вылет без запасного аэродрома, если:

1) на аэродроме назначения имеются две непересекающиеся ВПП (в том числе грунтовая ВПП), пригодные для посадки воздушного судна данного типа, техническое состояние которых соответствует установленным требованиям;

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

3) расчетный остаток топлива на борту воздушного судна после пролета ВПП/МВС аэродрома назначения не менее чем на:

1) 60 минут для самолетов с газотурбинными двигателями;

2) 45 минут для самолетов с поршневыми двигателями и самолетов с газотурбинными двигателями с максимальной сертифицированной взлетной массой не более 5700 кг;

3) 30 минут для вертолетов и дирижаблей.

3. Принятие решения на вылет по ПВП

3.1. Для выполнения полета по ПВП командир ВС принимает решение на вылет при следующих условиях:

1) на аэродромах вылета, назначения и запасных фактическая погода соответствует минимуму командира ВС и она не ниже предусмотренной для полетов по ПВП;

2) прогнозируемые видимость и высота нижней границы облаков по маршруту (в районе авиационных работ), аэродрому назначения и запасным не ниже минимума командира ВС и предусмотренного для полетов по ПВП; прогноз ветра без учета порывов в пределах установленных ограничений;

3) по маршруту полета (в районе авиационных работ) не наблюдаются и не прогнозируются опасные явления погоды, обход которых невозможен.

***Примечание.** На посадочные площадки, где нет оперативных органов Росгидромета и отсутствуют работники гражданской авиации, осуществляющие наблюдения за фактической погодой, решение на вылет для выполнения авиационных работ принимается на основании прогноза по району пункта посадки.*

3.2. При отсутствии запасного аэродрома решение на вылет по ПВП может быть принято, если ко времени прилета на аэродроме назначения прогнозируется видимость на 500 м и высота нижней границы облаков на 50 м выше установленного минимума.

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

3.4. При принятии решения на вылет по ПВП высота нижней границы облаков по маршруту, на аэродроме вылета, назначения и запасном не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество ниже высоты полета не более двух октантов и обеспечивается полет с превышением над верхней границей облаков не менее 300 м.

3.5. При принятии решения на вылет для выполнения срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисковых, аварийно-спасательных работ и тренировочных полетов по ПВП прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме назначения и запасном временные (ТЕМРО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков могут не учитываться.



### Правила входа в зону ожидания

1. Стандартные процедуры входа в зону ожидания устанавливаются для каждого из трех возможных секторов прибытия (рис. 1).

2. Допускается использование процедуры входа, установленной для соседнего сектора, если направление входа отличается от направления границы сектора не более чем на  $5^\circ$ .

3. Разворот на линию пути удаления начинается в момент выхода ВС в контрольную точку ожидания.

4. Вход из сектора 1 ("параллельный").

После выхода в контрольную точку ожидания:

1) выполняется разворот для следования от контрольной точки ожидания параллельно линии пути удаления в течение  $t_{ДПУ}$  или до достижения навигационного параметра, затем

2) выполняется разворот на стороне ожидания для выхода на линию пути приближения или для выхода на контрольную точку ожидания, затем

3) после вторичного пролета контрольной точки ожидания выполняется полет согласно процедуре ожидания.

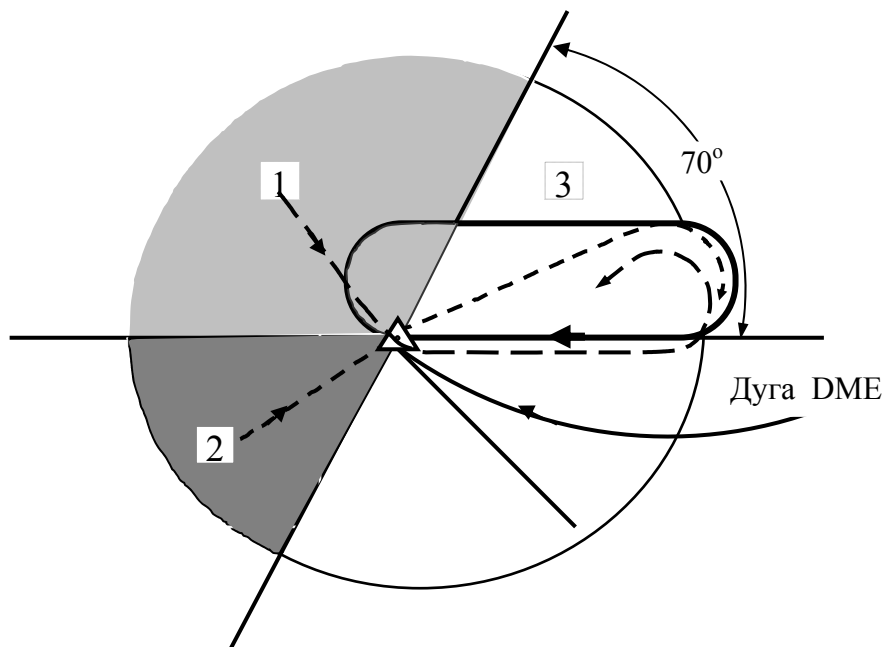


Рис.1 Секторы входа для зоны ожидания с правым разворотом

5. Вход из сектора 2 ("смещенный").

После выхода в контрольную точку ожидания:

- 1) выполняется разворот для следования в направлении, отличающемся на  $30^\circ$  от обратного направления линии пути приближения на стороне ожидания, затем
- 2) выполняется полет от контрольной точки ожидания в течение  $t_{\text{лпу}}$  или до достижения навигационного параметра, затем
- 3) выполняется разворот для выхода на линию пути приближения, затем
- 4) после повторного выхода на контрольную точку ожидания выполняется процедура ожидания.

6. Вход из сектора 3 ("прямой").

После выхода в контрольную точку ожидания выполняется полет согласно процедуре ожидания.

7. Вход в зону ожидания при полете по дуге выполняется в соответствии с процедурами входа, установленными для сектора 1 или сектора 3.

**Приборные скорости полета самолетов  
в зоне ожидания, км/ч**

Высота/эшелон, м	Обычные условия	Условия турбулентности
До 4200 включительно	320 для ВС кат. А и В 430 для ВС кат. С и Д	315 для ВС кат. А и В 520*
Выше 4200 до 6100 включительно	450**	520 или 0,8 М в зависимости от того, что меньше*
Выше 6100 до 10100 включительно	490**	
Выше 10100		0,83 М

---

\* Скорость 520 км/ч или 0.8 М, рассчитанная из условий турбулентности, используется для полета в зоне ожидания только после предварительного разрешения органа ОВД

\*\* Для схем ожидания, связанных со структурой маршрутов, используется скорость полета 520 км/ч



**Приборные скорости полета вертолетов  
в зоне ожидания, км/ч**

Высота/эшелон, м	Скорость
До 1800 включительно	185
Выше 1800	Вертолет рассматривается как ВС категории А (см. приложение 11)

## Фразы, используемые при перехвате воздушного судна

### 1. Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами

Фраза	Произношение *	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ</u> САИН	Прошу сообщить Ваш позывной
FOLLOW	<u>ФО</u> – ЛОУ	Следуйте за мной
DESCEND	ДИ – <u>СЕНД</u>	Снижайтесь для выполнения посадки
YOU LAND	<u>Ю</u> – <u>ЛЭНД</u>	Садитесь на этот аэродром
PROCEED	ПРО – <u>СИД</u>	Следуйте своим курсом

### 2. Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами

Фраза	Произношение *	Значение
CALL SIGN (coll sig) **	<u>КОЛ</u> САИН (позывной)	Мой позывной
WILCO	<u>ВИЛ</u> – КО	Вас понял, выполняю
CAN NOT	<u>КЭН</u> НОТ	Выполнить не могу
REPEAT	РИ – <u>ПИТ</u>	Повторите Ваше указание
AM LOST	<u>ЭМ</u> <u>ЛОСТ</u>	Потерял ориентировку
MAYDAY	МЕЙДЕЙ	Терплю бедствие
HIJACK ***	<u>ХАЙ</u> – <u>ДЖЕК</u>	Захвачен
LAND...	ЛЭНД... наименование пункта	Требую совершить посадку... (наименование пункта)
DESCEND	ДИ – <u>СЕНД</u>	Требую снизиться

\* Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением

\*\* Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами ОВД и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета

\*\*\* Условия не всегда могут оказаться подходящими для произношения фразы "ХАЙ – ДЖЕК"

## 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 ВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию	Решение командира ВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Время московское (по Гринвичу при международных полетах)	Время московское (по Гринвичу при международных полетах)

### III. Передача сообщения, если опасность миновала

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, – 2 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, – 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь, – 2 раза	Позывной радиостанции, с которой ведется связь, – 2 раза
Слова "Опасность миновала" – 2 раза	Слова "Опасность миновала" – 2 раза
Слово "Прием" – 1 раз	Слово "Прием" – 1 раз

### IV. Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения)

Экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен немедленно после посадки включить автоматические аварийные радиомаяки системы «КОСПАС - САРСАТ», если они не включились автоматически, в режим передачи с тональной посылкой (режим "Маяк") для обеспечения пеленгации спутниковой системой "КОСПАС–САРСАТ". В этом режиме работать в течение 3 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 часов. После этого приемопередатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на три минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

### V. Визуальные международные знаки, передаваемые с земли (с моря, надводного судна) экипажам поисковых самолетов (вертолетов) и экипажами поисковых самолетов (вертолетов) экипажам ВС и экипажам надводных кораблей, потерпевшим бедствие,

Значение знака	Знак
Требуется помощь	V
Требуется медицинская помощь	X
Нет или отрицательно	N
Да или положительно	Y
Двигаемся в этом направлении	↑
Операции закончены	LLL

Значение знака	Знак
Мы нашли всех людей	<u>LL</u>
Мы нашли несколько человек	H
Мы не в состоянии продолжать поиск, возвращаемся на базу	XX
Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	
Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	→ →
Ничего не обнаружено, продолжаем поиск	NN

**Примечания:**

1. Размер знаков должен быть не менее 2,5 метра и их следует делать в максимальной степени заметными.

2. Знаки могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней. Нанесение знаков на поверхность земли производится маслом, уранином и т.п.

Привлекать внимание к знакам можно с помощью сигнальных ракет, дыма, отраженного света, радио и т.д.

3. Если знаки, подаваемые с земли, поняты экипажем воздушного судна, то он обязан подавать следующие сигналы:

а) при дневном свете – покачивание крыльями воздушного судна;

б) при наступлении темноты – включение и выключение дважды посадочных фар, если воздушное судно ими не оборудовано – включение и выключение дважды аэронавигационных огней.

Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что знак, поданный с земли, не понят.

4. При выполнении поисково-спасательных работ на море могут подаваться следующие сигналы:

а) если экипажу воздушного судна надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному судну или надводному судну, терпящему бедствие, то экипаж воздушного судна должен выполнить следующие маневры:

выполнить, по крайней мере, один круг над надводным судном;

пересечь на небольшой высоте курс надводного судна перед его носовой частью и выполнить покачивание крыльями, и изменение шага винта;

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

б) если помощь надводного судна, для которого был предназначен сигнал, указанный в подпункте "а" настоящего примечания, больше не требуется, то экипаж воздушного судна должен выполнить следующие маневры: пересечь линию кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и выполнить покачивание крыльями, и изменение шага винта;

в) экипаж надводного судна в подтверждение получения сигнала, указанного в подпункте "а" настоящего примечания, должен дать следующие сигналы:

поднять кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв «Т»;

изменить курс и следовать за воздушным судном.

При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна должен:

поднять международный флаг No (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв No.