МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

от 31 июля 2009 года N 128

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

(с изменениями на 29 мая 2023 года)

Документ с изменениями, внесенными:

приказом Минтранса России от 21 декабря 2009 года N 242 (Российская газета, N 46, 05.03.2010);

приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, N 5, 31.01.2011);

приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284 (Российская газета, N 296, 30.12.2011);

приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453 (Российская газета, N 42, 27.02.2013);

приказом Минтранса России от 25 ноября 2013 года N 362 (Российская газета, N 48, 28.02.2014);

приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32 (Российская газета, N 44, 25.02.2014) (вступил в силу 15 апреля 2014 года);

приказом Минтранса России от 3 марта 2014 года N 60 (Российская газета, N 247, 29.10.2014);

приказом Минтранса России от 26 февраля 2015 года N 34 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 03.04.2015, N 0001201504030017);

приказом Минтранса России от 15 июня 2015 года N 187 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 27.07.2015, N 0001201507270022);

приказом Минтранса России от 18 июля 2017 года N 263 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 09.08.2017, N 0001201708090011);

приказом Минтранса России от 18 сентября 2018 года N 333 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 13.11.2018, N 0001201811130033);

приказом Минтранса России от 14 июня 2019 года N 183 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 26.07.2019, N 0001201907260115) (о порядке вступления в силу см. пункт 2 приказа Минтранса России от 14 июня 2019 года N 183);

приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 26.06.2020, N 0001202006260035);

приказом Минтранса России от 29 мая 2023 года N 195 (Официальный интернет-портал правовой информации www.pravo.gov.ru, 02.06.2023, N 0001202306020029) (вступил в силу с 1 сентября 2023 года и действует до 1 сентября 2029 года).

В документе учтено:

решение Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2015 года N АКПИ14-1451 (оставлено без изменения определением Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 28 апреля 2015 года N АПЛ15-142).

В настоящий документ вносились изменения на основании приказа Минтранса России от 15 сентября 2009 года N 158.

Приказ Минтранса России от 15 сентября 2009 года N 158 отменен на основании приказа Минтранса России от 9 ноября 2009 года N 200 в связи с отказом в государственной регистрации Министерства юстиции Российской Федерации (письмо Минюста России от 12.10.2009 N 01/12763-ДК).

- Примечание изготовителя базы данных.

В настоящий документ вносились изменения на основании приказа Минтранса России от 9 ноября 2009 года N 199.

Приказ Минтранса России от 9 ноября 2009 года N 199 отменен на основании приказа Минтранса России от 21 декабря 2009 года N 241 в связи с возвращением без государственной регистрации Министерства юстиции Российской Федерации.

- Примечание изготовителя базы данных.

В настоящий документ вносились изменения на основании приказа Минтранса России от 24 июля 2012 года N 248.

Приказ Минтранса России от 24 июля 2012 года N 248 отменен на основании приказа Минтранса России от 26 октября 2012 года N 386 в связи с возвращением без государственной регистрации Министерства юстиции Российской Федерации.

- Примечание изготовителя базы данных.

Настоящий документ включен в Перечень нормативных правовых актов и групп нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования, в отношении которых не применяются положения частей 1, 2 и 3 статьи 15 Федерального закона "Об обязательных требованиях в Российской Федерации", утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 года N 2467 (пункты 38, 237).

Со 2 июня 2023 года настоящий документ исключен из Перечня на основании постановления Правительства Российской Федерации от 20 мая 2023 года N 799.

- Примечание изготовителя базы данных.

В соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 года N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст.1383; 1999, N 28, ст.3483; 2004, N 35, ст.3607; N 45, ст.4377; 2005, N 13, ст.1078; 2006, N 30, ст.3290, 3291; 2007, N 1 (ч.I), ст.29; N 27, ст.3213; N 46, ст.5554; N 49, ст.6075; N 50, ст.6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч.I), ст.3418; N 30 (ч.II), ст.3616; 2009, N 1, ст.17) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации Российской Федерации

приказываю:

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

2. Признать утратившими силу приказы Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2008 года N 108 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 14 августа 2008 года, регистрационный N 12119), от 27 ноября 2008 года N 197[1], от 23 июня 2009 года N 100[2].

[1] Зарегистрирован Минюстом России 9 декабря 2008 года, регистрационный N 12810.

[2] Зарегистрирован Минюстом России 1 июля 2009 года, регистрационный N 14192.

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

4. Установить, что в прилагаемых правилах:

пункты 4.10, 5.5 и 5.12 вступают в силу с 1 января 2010 года;

пункты 2.18.14 и 4.6 вступают в силу с 1 января 2011 года;

абзац второй и третий пункта 4.20, пункты 5.75, 5.76 и 5.78 вступают в силу с 1 июля 2012 года;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284. - См. предыдущую редакцию)

абзац четвертый пункта 4.20 вступает в силу с 1 января 2014 года.

(Абзац дополнительно включен с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284)

5. Настоящий приказ действует до 1 сентября 2029 г.

(Пункт дополнительно включен с 1 сентября 2023 года приказом Минтранса России от 29 мая 2023 года N 195)

Министр
И.Е.Левитин

Зарегистрировано
в Министерстве юстиции
Российской Федерации
31 августа 2009 года,
регистрационный N 14645

Приложение

УТВЕРЖДЕНЫ
приказом Минтранса России
от 31 июля 2009 года N 128

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

(с изменениями на 29 мая 2023 года)

I. Общие положения

1.1. Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (далее - Правила) устанавливают правила подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полетов в гражданской авиации, а также аэронавигационного обслуживания полетов в Российской Федерации и разработаны в соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 года N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации".

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

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

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

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

1.6. Выполнение полетов в воздушном пространстве Российской Федерации гражданскими воздушными судами иностранных государств в аэропорты Российской Федерации, не открытые для международных полетов и вне международных трасс Российской Федерации, осуществляется в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

(Пункт дополнительно включен с 7 августа 2015 года приказом Минтранса России от 15 июня 2015 года N 187)

II. Общие правила подготовки к полетам

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

Физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, и юридические лица, осуществляющие полеты с использованием беспилотных воздушных судов, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее (далее - БВС), должны выполнять требования, установленные в главе X Правил.

(Абзац дополнительно включен с 1 сентября 2023 года приказом Минтранса России от 29 мая 2023 года N 195)

Подготовка к полету

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

2.3. Эксплуатант воздушного судна в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемых за плату на основании договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов или почты (далее - коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ[1], или КВС авиации общего назначения[2] (далее - АОН) обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

_____

[1] Часть 1 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 года N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (далее - Воздушный кодекс Российской Федерации).

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

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

2.4.1. Каждый член экипажа воздушного судна отвечает требованиям к обладателям свидетельств, выданных Российской Федерацией, установленным в Федеральных авиационных правилах "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 года N 147[1], и имеет действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.

_____

[1] Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 года, регистрационный N 12701. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2008, N 48. - *Прим.ред.).*

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

2.4.3. Подготовка к выполнению полетов в воздушном пространстве Российской Федерации гражданскими воздушными судами иностранных государств в аэропорты Российской Федерации, не открытые для международных полетов и вне международных трасс Российской Федерации, осуществляется в соответствии с настоящими Правилами, в том числе с привлечением специалистов авиационного персонала эксплуатантов Российской Федерации, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки, имеющих действующее свидетельство специалиста авиационного персонала (пилот, штурман), выданное уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

(Пункт дополнительно включен с 7 августа 2015 года приказом Минтранса России от 15 июня 2015 года N 187)

2.5. Запрещается выполнять или предпринимать попытки выполнять функции члена экипажа воздушного судна гражданской авиации, а также функции по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения (далее - ОВД):

(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

в состоянии алкогольного опьянения;

под влиянием любых психоактивных веществ.

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

В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, КВС информирует о нем орган обслуживания воздушного движения, а при отсутствии связи с ним по возможности - орган внутренних дел (абзац дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

б) для любого полета:

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

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

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

При подготовке к полету КВС или в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок эксплуатант обеспечивает предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации (абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263).

2.7.2. КВС разрешается выбирать для взлета и посадки на самолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или подобрана с воздуха и признана КВС удовлетворяющей требованиям РЛЭ (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

КВС разрешается выбирать для взлета и посадки на вертолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или с воздуха и признана удовлетворяющей требованиям РЛЭ (абзац дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

При осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров на вертолетах с посадками на подобранные с воздуха площадки процедуры выполнения таких посадок устанавливаются в Руководстве по

производству полетов (далее - РПП) с оценкой возможных рисков и способов их снижения. Коммерческие воздушные перевозки пассажиров на самолетах с подбором площадок с воздуха запрещены.

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

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

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

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

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

груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

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

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

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

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

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

В качестве указанной информации используются сведения, получаемые из источников, которые КВС посчитает достоверными (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Изменения, внесенные в абзац двенадцатый пункта 2.8 настоящих Правил приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 **признаны недействующими** (с 28 апреля 2015 года) со дня вступления в законную силу решения суда, - решение Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2015 года N АКПИ14-1451.

Данное решение оставлено без изменения - определение Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 28 апреля 2015 года N АПЛ15-142.

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

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

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

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

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

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

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

днем - в течение 30 минут;

ночью - в течение 45 минут;

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

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

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

выполнить полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 30 минут при условии, что перед полетом имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение 1 часа для самолета и 45 минут для вертолета.

2.12. При расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута, а также задержки, связанные с воздушным движением (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

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

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

Запас кислорода

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

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

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

в) для воздушного судна с герметизированными кабинами - при полетах выше барометрической высоты 7600

м или при полетах ниже 7600 м, если воздушное судно не может безопасно снизиться в течение 4 минут до высоты, где барометрическая высота в кабине составит 4000 м, обеспечивается не менее чем 10-минутный запас кислорода для всех членов экипажа и пассажиров для использования в случае экстренного снижения при падении давления в кабине.

Полеты в условиях обледенения

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

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

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

по ПВП - при наличии фактического обледенения.

Учет эксплуатационных ограничений воздушных судов

2.16. Воздушное судно эксплуатируется:

в соответствии с его эксплуатационной документацией;

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

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

Бортовые приборы и оборудование

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

2.18.1. На всех воздушных судах, кроме аэростатов:

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

б) поясной привязной ремень на кресле для каждого члена экипажа и пассажира, а также удерживающие ремни на каждом спальном месте;

в) запасные электрические предохранители соответствующих номиналов, если они установлены на воздушном судне и предназначены для замены в полете.

(Пункт 2.18.1 в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263.- См. предыдущую редакцию)

2.18.2. На самолетах и вертолетах, выполняющих полеты по ПВП днем (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

магнитный компас;

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

барометрический высотомер;

указатель приборной воздушной скорости.

2.18.3. На гидросамолетах:

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

один якорь;

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

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

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

2.18.5. Дополнительно к требованиям пункта 2.18.4 настоящих Правил - спасательные плоты для размещения всех находящихся на борту лиц и пиротехнические устройства для подачи сигналов бедствия воздушного судна, выполняющего полеты над водным пространством на удалении от береговой черты на расстояние не менее соответствующего 30 минутам полета, но не более 190 км; при эксплуатации самолетов в соответствии с пунктами 5.57 и 5.58 настоящих Правил - 120 минутам полета в режиме крейсерской скорости, но не более 740 км.

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

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

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

2.18.8. На воздушных судах, выполняющих полеты по ППП:

а) магнитный компас;

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

в) барометрический высотомер;

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

д) указатель пространственного положения (авиагоризонт);

е) указатель скольжения;

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

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

и) индикатор неисправности электропитания гироскопических приборов;

к) указатель температуры наружного воздуха;

л) указатель вертикальной скорости набора высоты и снижения;

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

н) аэронавигационные огни;

о) как минимум одна посадочная фара (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

п) подсветка для всех приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

р) светильники во всех пассажирских кабинах;

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

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

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

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

а) аэронавигационные огни;

б) как минимум одна посадочная фара (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

г) светильники во всех пассажирских кабинах;

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

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

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

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

2.18.13. Аварийные радиомаяки системы КОСПАС-САРСАТ в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации "Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ" от 15 марта 2007 года N 29[1].

_____

1 Зарегистрирован Минюстом России 2 мая 2007 года, регистрационный N 9376. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2007, N 20. - *Прим. ред.*).

2.18.14. При полетах по ППП при осуществлении коммерческих воздушных перевозок - приемоответчик, передающий данные о барометрической высоте и соответствующий положениям тома 4 приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации (открыта для подписания в г.Чикаго 7 декабря 1944 года; Международные воздушные сообщения СССР, Сборник документов, Москва, 1970, том 3).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

При возможности использования приемоответчика в нескольких режимах приемоответчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с бортовыми системами предупреждения столкновений (режим "RBS") (абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263).

2.18.15. Навигационное оборудование, которое позволит выполнять полет в соответствии с его планом полета и осуществлять предусмотренное воздушным законодательством взаимодействие с органами ОВД (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

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

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

2.19.1. Запрещается включать в MEL следующие приборы и оборудование:

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

приборы и оборудование, рабочее состояние которых обязательно согласно РЛЭ;

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

2.19.2. Разрешается производить взлет с приборами и оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без наличия утвержденного MEL на вертолете, самолете с поршневым(и) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем воздушного судна не был разработан основной перечень минимального исправного оборудования (далее - MMEL), или легком воздушном судне с поршневым(и) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем разработан MMEL, если при этом соблюдаются следующие условия (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

а) подпункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию;

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

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

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

Руководства и судовые документы

2.20. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН на борту воздушных судов должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации;

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

_____

[1] Статья 33 Воздушного кодекса Российской Федерации.

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

сертификат летной годности;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

на бумажном или электронном носителе бортовой и санитарный журналы, а также РЛЭ, за исключением случаев эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

свидетельства членов экипажа воздушного судна и документы:
(Абзац в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию)

подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию)

справку о прохождении проверки навыков, предусмотренной пунктом 2.22 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 года N 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 года, регистрационный N 12701).
(Абзац в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию)

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

в случае, если на борту отсутствует владелец воздушного судна, то КВС должен иметь доверенность на

бумажном или электронном носителе, уполномочивающую его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна, или при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, - задание на полет на бумажном или электронном носителе, оформленное эксплуатантом;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

при выполнении международных полетов - правила, предусмотренные главой LI Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51[1], для КВС перехватываемых воздушных судов;

_____

[1] Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 года, регистрационный N 3615. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2002, N 41. - *Прим.ред.*).

при выполнении международных полетов - информация о визуальных сигналах, используемых согласно приложению 7 к Федеральным авиационным правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденным приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51, перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

в случае, если воздушное судно зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения, предусмотренного статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, между Российской Федерацией и государством регистрации воздушного судна) - копия указанного соглашения с копией страниц приложения к указанному соглашению, содержащей информацию о данном воздушном судне.

(Абзац дополнительно включен с 14 апреля 2015 года приказом Минтранса России от 26 февраля 2015 года N 34; в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

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

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

дату, время и маршрут планируемого полета;

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

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

2.22. Для воздушного судна (далее - ВС) эксплуатантом или владельцем ВС должен вестись бортовой журнал на бумажном или электронном носителе, который должен содержать следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилия, имя и отчество (если имеется) КВС;

пункты и время вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна;

подпись КВС или данные учетной записи КВС в случае использования бортового журнала на электронном

носителе, включающие в себя регистрационный номер пользователя, обеспечивающий идентификацию пользователя в системе, обеспечивающей хранение электронного бортового журнала;

сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также подпись лица из числа технического персонала, внесшего запись или данные его учетной записи в случае использования бортового журнала на электронном носителе;

другие сведения, предусмотренные эксплуатантом, в части технического обслуживания и поддержания летной годности ВС, а также конструктивных и эксплуатационных особенностей воздушного судна.

В случае использования бортового журнала на электронном носителе, его программное обеспечение должно предусматривать фиксирование факта внесения изменений в ранее внесенные записи, а также предусматривать возможность обеспечения предоставления данных на бумажном носителе.

При выполнении полетов в целях АОН с составом экипажа воздушного судна из одного пилота в качестве бортового журнала может использоваться летная книжка пилота на бумажном или электронном носителе.
(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

2.23. Для воздушного судна ведется санитарный журнал, в котором отражается информация о санитарных мероприятиях, проведенных на воздушном судне. По решению владельца или эксплуатанта воздушного судна в качестве санитарного журнала может использоваться бортовой журнал (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании

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

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

Инженерно-авиационное обеспечение

2.25. К работам по техническому обслуживанию воздушного судна допускаются лица, соответствующие требованиям к обладателям свидетельств, установленных в Федеральных авиационных правилах "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 года N 147, и имеющие соответствующее свидетельство с квалификационными отметками, позволяющими выполнять указанное обслуживание.

2.26. В случаях, когда на аэродроме техническое обслуживание воздушного судна не обеспечивается, экипаж воздушного судна проводит осмотр воздушного судна и выполнение работ по подготовке к полету воздушного судна в объеме, определенном эксплуатационной документацией. Результаты осмотра и информация о выполненных работах записываются КВС в бортовой журнал.

Техническое обслуживание воздушного судна

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

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии;

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

наличие действительного сертификата летной годности.
(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

2.28. Техническое обслуживание воздушного судна, осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации воздушного судна. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (далее - свидетельство о выполнении технического обслуживания) (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

2.29. Свидетельство о выполнении технического обслуживания выдает организация по техническому обслуживанию и ремонту, имеющая сертификат, выданный в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145)", утвержденными приказом Федеральной авиационной службы Российской Федерации от 19 февраля 1999 года N 41[1], или лицо, указанное в пункте 2.25 настоящих Правил.

_____

[1] Зарегистрирован Минюстом России 13 августа 1999 года, регистрационный N 1871. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 1999, N 34-35. - *Прим. ред.*)

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

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

дату завершения технического обслуживания воздушного судна;

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

данные об уполномоченном лице (лицах), подписавшем свидетельство.

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

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

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

в) данных о модификациях и ремонтах;

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

д) данных о техническом обслуживании.

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

В случае временной или постоянной смены владельца регистрируемые данные предоставляются новому

владельцу.

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

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.1. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают использование воздушного пространства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 года N 138 [1] (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

_____

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст.1649 (сноска в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

3.2. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают выполнение полетов в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51 и настоящими Правилами.

3.3. КВС:

руководит работой экипажа воздушного судна, обеспечивает дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества при закрытых входных дверях с целью выполнения полета (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

обеспечивает соблюдение членами экипажа воздушного судна предписаний карт контрольных проверок;

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

принимает окончательное решение о взлете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром, уходе на второй круг и (или) запасной аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД при наличии связи с ним. В этих случаях решение КВС не может быть оспорено и к нему не могут быть применены меры воздействия;
(Абзац дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263; в редакции, введенной в действие с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284. - См. предыдущую редакцию)

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

имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются

подчиняться распоряжениям КВС. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

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

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

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

принимает иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна;
(Абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию)

информирует органы ОВД о случаях обнаружения в полете очагов возгорания.
(Абзац дополнительно включен с 1 сентября 2023 года приказом Минтранса России от 29 мая 2023 года N 195)

3.4. Члены кабинного экипажа воздушного судна или, если они не предусмотрены в составе экипажа, один из членов летного экипажа информируют лиц на борту о расположении и использовании (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

привязных ремней;

аварийных выходов;

спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

кислородного оборудования; и

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

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

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

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

3.7. Экипажу воздушного судна при перевозке пассажиров и/или груза запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;

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

пристегивают поясные привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

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

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

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

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

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

3.13. При выполнении руления, взлета, захода на посадку ухода на второй круг и посадки членам летного экипажа воздушного судна запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением воздушного судна. На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно прослушивать радиообмен и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки не допускается требовать от членов летного экипажа выполнения действий, не связанных с непосредственным управлением воздушным судном (абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263).

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

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

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

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

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

Установка барометрического высотомера

3.19. При выполнении полетов на шкалах давления барометрических высотомеров устанавливаются:

стандартное атмосферное давление (далее - QNE) - 760 мм рт.ст.;

давление аэродрома (далее - QFE);

давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (далее - QNH аэродрома);

минимальное из приведенных к среднему уровню моря по стандартной атмосфере давлений в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД) (далее - QNH района).

Давление аэродрома, передаваемое экипажу воздушного судна, может относиться либо к уровню контрольной точки аэродрома, либо к уровню рабочего порога ВПП.
(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

3.20. Перед взлетом с контролируемого аэродрома на шкалах давлений барометрических высотомеров устанавливается QFE или QNH аэродрома и проверяются показания всех высотомеров путем сравнения с отметкой "0" на высотомере при установке QFE или превышением места взлета при установке QNH аэродрома (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

3.21. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

3.22. После взлета с контролируемого аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров с QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

на стандартное атмосферное давление (QNE) - при пресечении высоты перехода;

на QNH района - по указанию органа ОВД.

Перед заходом на посадку на контролируемый аэродром перевод шкал давления барометрических высотомеров на QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

со стандартного атмосферного давления - при пересечении эшелона перехода;

с QNH района - по указанию органа ОВД.

Полеты воздушных судов в слое между высотой перехода и эшелоном перехода в режиме горизонтального полета запрещаются.
(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

3.23. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

3.24. На аэродроме, не являющимся контролируемым (далее - неконтролируемый аэродром), взлет производится по QNH аэродрома, а посадка - по QNH аэродрома или района. При отсутствии информации о QNH перед взлетом высотомер устанавливается на превышение аэродрома над уровнем моря (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

3.25. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую

редакцию.

3.26. При выполнении полета воздушного судна за пределами района аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

при пересечении высоты перехода района в наборе высоты - с давления QNH района на стандартное атмосферное давление (QNE);

при пересечении эшелона перехода района в снижении - со стандартного атмосферного давления (QNE) на давление QNH района.
(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

3.27. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

3.28. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

3.29. На аэродромах, расположенных в горной местности, при давлении на аэродроме (QFE) меньше предельного значения, которое может быть установлено экипажем воздушного судна на шкале давления барометрического высотомера, полеты производятся по давлению QNH (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

3.30. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

Минимальная высота полета

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

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

б) в местах, не указанных в подпункте "а", на расстоянии менее 150 м от людей, транспортных средств или строений (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

Правила визуальных полетов

3.33. В дополнение к требованиям, установленным в главе VIII Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51, выполняются следующие правила:

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

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

б) вне облаков;

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

г) ночью при видимости не менее 4000 м.

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

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

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

в) днем при видимости не менее 2000 м;

г) ночью при видимости не менее 4000 м.

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

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

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

в) видимость в полете не менее 5000 м;

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

3.33.4. КВС при полете по ПВП:

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

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

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

Правила полетов по приборам

3.34. В дополнение к требованиям, установленным в главе IX Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51, выполняются следующие правила:

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

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

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

3.34.2. При выполнении полета по ППП экипаж воздушного судна обязан вести постоянное наблюдение за

воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

3.34.3. КВС при выполнении полета по ППП:

абзац исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию;

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

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

выполняет указания органа ОВД.

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

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

Руление

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

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

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

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

информирует экипажи воздушных судов об ограничениях;

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

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

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

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

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

3.39. На контролируемых аэродромах до начала запуска двигателя (двигателей) экипаж воздушного судна,

при наличии автоматического вещания, прослушивает метеорологическую информацию и докладывает органу, под управлением которого он находится, индекс текущей информации, запрашивает и получает от него разрешение на запуск двигателя (двигателей).

3.40. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска запускающее двигатель лицо получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей.

3.41. Запрос члена летного экипажа на запуск двигателя воздушного судна на контролируемом аэродроме или запуск двигателя на неконтролируемом аэродроме, произведенные с целью выполнения полета, свидетельствуют о принятии решения КВС о начале полета (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В начале руления экипаж воздушного судна проверяет работоспособность тормозной системы в соответствии с РЛЭ (абзац дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

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

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

Запрещено обгонять рулящее воздушное судно.

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

3.49. При наличии нескольких опубликованных схем выхода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме выхода и первоначально заданной высоте, если она не установлена в аэронавигационной информации.

До занятия ВПП экипаж сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету на ВПП, если взлет не может быть произведен без задержки на ВПП.

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

Взлет

3.50. Перед взлетом:

летный экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пункта 3.20 настоящих Правил;

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

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

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

КВС убеждается в отсутствии по траектории полета зон опасных метеорологических явлений;

на контролируемом аэродроме КВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

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

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

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

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

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

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

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

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

земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

3.57. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В случае прекращения взлета по причине отказа или неисправности воздушного судна запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

Если прекращение взлета не связано с отказом или неисправностью воздушного судна, решение о выполнении повторного взлета может быть принято КВС, после проведения работ, если они предусмотрены в эксплуатационной документации воздушного судна.

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

3.58. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

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

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

Набор высоты

3.60. Набор высоты с курсом взлета производится до высоты, не менее установленной схемой вылета или РЛЭ (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

3.62. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

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

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

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

Крейсерский полет (полет по маршруту)

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

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

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

если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5% от истинной воздушной

скорости, указанной в плане полета, информация об этом сообщается органу ОВД;

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

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

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

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

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

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

3.72. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, на обслуживании которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу воздушного судна (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

3.74. Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационного минимума для посадки (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

прогнозом погоды на аэродроме назначения ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для запасного аэродрома, установленным настоящими Правилами (абзац дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

Снижение, заход на посадку и посадка

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

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

3.79. Вход воздушного судна в район контролируемого аэродрома производится по схеме опубликованной аэронавигационной информации или по указаниям органа ОВД.

При наличии нескольких опубликованных схем захода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме захода, по которой следует выполнять полет.
(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

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

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

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

3.83. В целях организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку воздушных судов, оказания летным экипажам содействия по обходу районов с неблагоприятными метеорологическими условиями и регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам воздушных судов выдерживать необходимую линию пути (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Если воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения и не даются указания на снижение ниже высоты, обеспечивающей предписанный запас высоты над препятствиями, в том числе с учетом влияния низких температур (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Векторение воздушного судна прекращается органом ОВД после возобновления пилотом самостоятельного самолетовождения на основании выданного диспетчером ОВД указания, содержащего информацию о местонахождении воздушного судна, точке выхода на заданный маршрут, магнитном путевом угле и расстоянии до нее (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

При заходе на посадку по приборам начатое векторение продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до начала визуального захода на посадку по разрешению органа ОВД (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

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

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

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

3.86. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан проверить правильность установки давления на шкалах давлений барометрических высотомеров и сравнить показания всех высотомеров (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

3.87. Визуальный заход на посадку на контролируемом аэродроме выполняется по разрешению органа ОВД после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

3.88. При полетах на неконтролируемый аэродром или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится диспетчерское управление воздушным движением в районе аэродрома и (или) на площади маневрирования аэродрома, перед заходом на посадку КВС обязан:
(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 августа 2015 года приказом Минтранса России от 15 июня 2015 года N 187. - См. предыдущую редакцию)

получить информацию о состоянии ВПП и ее пригодности для выполнения посадки от органа ОВД аэродрома или выполнить осмотр ВПП с воздуха;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 11 марта 2014 года приказом Минтранса России от 25 ноября 2013 года N 362. - См. предыдущую редакцию)

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

После приземления, при наличии связи с органом ОВД, сообщить ему о посадке.
(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

При наличии на неконтролируемом аэродроме органа полетно-информационного обслуживания (далее - ПИО), КВС обязан использовать ПИО воздушного движения.
(Абзац дополнительно включен с 7 августа 2015 года приказом Минтранса России от 15 июня 2015 года N 187)

3.89. Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку по ППП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, КВС установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами, КВС имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Заход на посадку и посадка по приборам по категориям II и III не разрешаются, если не предоставляется информация о RVR.

Если при выполнении захода на посадку по категории ШВ по схеме захода на посадку, не предусматривающей высоту принятия решения, после пролета высоты начала конечного этапа захода на посадку получена информация о значении RVR менее установленного эксплуатационного минимума для посадки, экипаж должен прекратить снижение, выполнить процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и принять решение о возможности выполнения повторного захода на посадку или следования на запасной аэродром;
(Абзац дополнительно включен с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N

138)

Абзац четвертый3 предыдущей редакции с 7 июля 2020 года считается абзацем пятым настоящей редакции - приказ Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138.

ККонтрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, если используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR определяется как RVR в точке приземления, при этом минимальное значение RVR в средней точке составляет 125 метров или значения RVR в зоне приземления, если оно меньше, и 75 метров в дальнем конце ВПП. Для самолетов, оборудованных системой индикации на лобовом стекле или автоматической системой управления воздушным судном на пробеге, при заходе на посадку по категории IIIB и IIIC, RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП должны быть не менее установленного эксплуатационного минимума для посадки.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

Запрещается выполнение посадки при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

В любом случае КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме, если, по его мнению, не обеспечивается безопасность посадки.

При отсутствии визуального наблюдения пилотом менее одного наземного ориентира в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета, продолжение захода на посадку ниже DA/H или MDA/H является нарушением минимума для посадки.

Указанными ориентирами являются:

при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") - любые ориентиры, относительно которых представляется возможным определять положение воздушного судна относительно ВПП. Снижение ниже высоты MDA/H, установленной для визуального маневрирования (маневра "circle-to-land"), допускается только при наличии визуального контакта с порогом ВПП или светосигнальными средствами захода на посадку, связанными с ВПП;

при заходе на посадку в условиях не ниже категории I - система огней приближения или ее часть, порог ВПП и его маркировка, входные огни ВПП, огни обозначения порога ВПП, система визуальной индикации глиссады, зона приземления, ее маркировка, огни зоны приземления, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории II или по категории IIIa - участок системы огней приближения, состоящий, по крайней мере з трех последовательных осевых огней системы огней приближения, огни зоны приземления и осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb при наличии высоты принятия решения - по крайней мере один огонь линии осевых огней ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb без высоты принятия решения или по категории IIIc визуальный контакт до касания ВПП не требуется.

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

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

впереди по траектории полета наблюдаются опасные метеорологические явления;

наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

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

до установления необходимого визуального контакта с наземными ориентирами сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;

получена информация, свидетельствующая о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

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

до достижения DA/H при заходе по схеме точного захода на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

при заходе по схеме неточного захода на посадку в приборных метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

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

потерян необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;

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

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

При отсутствии разрешения на посадку на контролируемый аэродром при достижении высоты 60 м над аэродромом, но не ниже DA/H, или MDA/H выполняется прерванный заход (уход на второй круг).
(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

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

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

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

Особенности полетов на вертолетах

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

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

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

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

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

3.98. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта. Другим воздушным судам не должно создаваться вреда от струи несущего винта вертолета и от предметов, которые могут быть ею увлечены (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

до воздушных суднов, находящихся в воздухе или взлетающих, - двух диаметров несущего винта;

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

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

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

вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;

обеспечиваются требования пункта 3.99 настоящих Правил;

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

В случаях, когда необходимо обеспечить одновременное висение вертолетов, минимальные безопасные расстояния между центрами соответствующих стоянок должны быть равны четырем диаметрам несущего винта вертолета.

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

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

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

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

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

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

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

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

3.108. При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и относа плавсредств зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально над людьми (пункт дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

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

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

в равнинной местности: днем - при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, ночью - при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

в горной местности - днем, по ПВП.

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

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

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

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

при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

при отказе двигателя (двигателей);

в других случаях по решению КВС.

Особенности выполнения полетов на гидросамолетах

3.114. Полеты на гидросамолетах выполняются на акватории, подобранной в соответствии с требованиями Правил использования поверхностных водных объектов для взлета, посадки воздушного судна, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2006 года N 882[1].

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 5, ст.650.

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

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

держать наготове спасательные средства;

эвакуировать, при возможности, пассажиров на сушу;

принять все меры к сохранению плавучести гидросамолета.

Полеты в особых условиях и особые случаи в полете

3.116. К полетам в особых условиях относятся:

полеты при неблагоприятных атмосферных условиях;

полеты в горной местности:

при безопасной высоте полета 3000 м и более,

на малых и предельно малых высотах,

полеты по ПВП над безориентирной местностью, если основным средством навигационной ориентировки является визуальная ориентировка;

полеты по ПВП в полярных районах, над пустынями и джунглями;

полеты по ПВП над водным пространством;

полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

Правила полетов в особых условиях, действия экипажа при сложных и аварийных ситуациях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51, настоящими Правилами и РЛЭ.
(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

3.117. Экипаж, как только станет возможным, передает сигналы бедствия в следующих аварийных ситуациях:

пожар на воздушном судне;

отказ двигателя (двигателей), приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;

захват воздушного судна;

угроза взрыва на борту воздушного судна;

вынужденная посадка вне аэродрома на воздушном судне, не предназначенном для выполнения посадок вне аэродрома, или посадка вне аэродрома, не предусмотренная настоящими Правилами;

экстренное снижение;

нарушение прочности воздушного судна;

полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;

потеря ориентировки.

Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД при необходимости с применением сигнала срочности о следующих сложных ситуациях:

отказ двигателя (двигателей), не приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;

потеря радиосвязи при полете в контролируемом воздушном пространстве;

попадание воздушного судна в зону опасных для полета метеорологических явлений;

выполнение посадки воздушного судна в условиях ниже минимума для посадки в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома;

ухудшение устойчивости и/или управляемости воздушного судна;

внезапное ухудшение состояния здоровья лица на борту воздушного судна, требующее медицинской помощи, которая не может быть оказана на борту воздушного судна;

отказы систем воздушного судна, приводящие к невозможности выполнения полета до аэродрома назначения.

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

3.118. К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

грозовая деятельность;

сильные осадки;

повышенная электрическая активность атмосферы;

обледенение;

турбулентность;

сдвиг ветра;

облака вулканического пепла;

пыльные и песчаные бури.

Полеты при неблагоприятных атмосферных условиях выполняются в соответствии с требованиями, установленными Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51, настоящими Правилами, РПП и РЛЭ.

К опасным для полета метеорологическим явлениям и условиям относятся указанные в РЛЭ метеорологические явления и условия, полеты в которых запрещаются.

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

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

3.120. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

шумы и треск в наушниках;

беспорядочные колебания стрелок радиокомпасов;

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

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

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

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

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

проконтролировать параметры работы двигателей;

проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;

осмотреть воздушное судно в целях обнаружения повреждений;

при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Учебные полеты и имитация полета по приборам

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

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

а) второе кресло управления занято лицом, обладающим свидетельством пилота с квалификационными отметками типа, класса, соответствующими воздушному судну, на котором выполняется полет и которое имеет достаточный обзор (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

в) на воздушном судне отсутствуют пассажиры.

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

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

Контрольные полеты (облеты)

3.126. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушного судна к эксплуатации, его систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме, а также для проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов

гражданской авиации.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 24 ноября 2018 года приказом Минтранса России от 18 сентября 2018 года N 333. - См. предыдущую редакцию)

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

3.128. В зависимости от программы контрольного полета на борту воздушного судна могут находиться специалисты научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава, специалисты для проведения исследований, измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации с измерительным оборудованием, необходимым для проведения измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации (далее - измерительное оборудование), и другие специалисты, которые включаются в список находящихся на борту воздушного судна лиц.

Решение о включении лиц, указанных в настоящем пункте, в список находящихся на борту воздушного судна лиц, а также о возможности использования измерительного оборудования принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.

Список находящихся на борту воздушного судна лиц содержит сведения, указанные в пункте 2.21 настоящих Правил, и подписывается командиром воздушного судна.

Вход в кабину летного экипажа воздушного судна при выполнении контрольного полета лицами, включенными в список находящихся на борту воздушного судна лиц, осуществляется только по вызову или разрешению КВС..

(Пункт в редакции, введенной в действие с 24 ноября 2018 года приказом Минтранса России от 18 сентября 2018 года N 333. - См. предыдущую редакцию)

Акробатические полеты

3.129. Запрещается выполнять акробатический полет:

над густонаселенными территориями и населенными пунктами;

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

ближе 8 км от воздушной трассы;

в облаках;

ниже 50 м истинной высоты;

при дальности видимости менее 3000 м.

Использование парашютов

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

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

Требования настоящего пункта не распространяются на летные проверки с целью получения свидетельства пилота или квалификационных отметок, а также на введение в штопор и другие летные маневры, обязательные для выдачи свидетельств и квалификационных отметок, если они выполняются лицом, имеющим свидетельство с квалификационной отметкой "пилот-инструктор", полученной в соответствии с пунктом 8.1 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 года N 147.

Буксировка планеров

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

КВС, осуществляющего буксировку, имеет необходимую квалификацию;

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

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

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

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

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

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

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

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

Общие требования

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

4.2. Физическое, юридическое лицо Российской Федерации, организующее и выполняющее полеты воздушных судов, не относящихся к легким или сверхлегким, в целях АОН должно иметь свидетельство эксплуатанта, полученное в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июня 2003 года N 147[1].

_____

1 Зарегистрирован Минюстом России 23 сентября 2003 года, регистрационный N 5104.

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

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

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

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

4.7. Система управления безопасностью полетов должна включать:

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

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

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

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

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

4.10. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страницу учета поправок;

служебные обязанности, функции и субординацию руководящего и эксплуатационного персонала;

систему управления безопасностью полетов эксплуатанта;

систему руководства полетами;

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

производство полетов в нормальных условиях;

стандартные эксплуатационные процедуры;

метеорологические ограничения;

ограничения полетного и рабочего времени;

чрезвычайные ситуации в полете;

процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;

квалификацию и подготовку персонала;

ведение учетной документации;

описание системы управления техническим обслуживанием;

процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);

эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;

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

обработку опасных грузов в случаях, когда перевозятся опасные грузы.

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

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

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

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

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

Подготовка к полетам

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

выполнены требования пунктов 2.7-2.28 настоящих Правил;

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

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

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

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

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

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

Указанные процедуры включаются в РПП.

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

а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

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

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

в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующему для этого полета эксплуатационному минимуму этого аэродрома для посадки или превышать его (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Учет ограничений летно-технических характеристик

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование

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

4.20. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил:

самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 15000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 человек, при полетах в условиях сокращенных интервалов эшелонирования (RVSM) должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС);

(Абзац в редакции, введенной в действие с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284. - См. предыдущую редакцию)

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

Воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве классов A или C, должны иметь приемоответчик, передающий данные о барометрической высоте и соответствующий положениям тома 4 Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

(Абзац дополнительно включен с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284)

При возможности использования приемоответчика в нескольких режимах приемоответчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с БСПС (режим "RBS").

(Абзац дополнительно включен с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284)

Электронные навигационные данные

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

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

Допуск экипажа ВС к полету

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

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

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

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

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

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

4.26. Эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

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

Эксплуатант обеспечивает не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проведение проверок техники пилотирования и умения пилотов действовать в аварийной обстановке, выявляющих фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа и модификации. Эксплуатант обеспечивает выполнение указанных проверок назначенным им пилотом.

(Абзац в редакции, введенной в действие приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263; в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

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

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

Общие требования

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

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

используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам.

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

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

5.5. Эксплуатант вводит систему управления безопасностью полетов, которая:

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

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

обеспечивает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;

обеспечивает постоянное улучшение обязательных показателей работы системы управления безопасностью полетов.

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

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

Программа анализа полетных данных включает в себя:
(Абзац дополнительно включен с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284)

сбор данных бортовых средств объективного контроля, выполненных воздушным судном полетов, и анализ полученной информации;
(Абзац дополнительно включен с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284)

сбор данных, полученных от авиационного персонала по вопросам безопасности полетов.
(Абзац дополнительно включен с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284)

Выявленные при выполнении программы анализа полетных данных отклонения от требований эксплуатационной документации воздушного судна и настоящих Правил, а также отказы авиационной техники подлежат обязательной регистрации эксплуатантом для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.
(Абзац дополнительно включен с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284)

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант обеспечивает хранение в течение двух лет параметрических данных средств объективного контроля и предъявляет их по требованию уполномоченного органа в области гражданской авиации.
(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

Программа анализа полетных данных эксплуатанта обеспечивает защиту персональных данных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

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

5.9. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

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

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

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

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

5.12. РПП должно содержать сведения:

а) Часть А "Общие положения":

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

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

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

для полетов по правилам производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (далее - ППУВУЗА) - подлежащие использованию правила, процедуры при отказе двигателя или системы самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять на безопасность полета по правилам ППУВУЗА или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета по правилам ППУВУЗА (далее - критически важная система), а также назначение и использование запасных аэродромов при выполнении полетов по правилам ППУВУЗА;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

обстоятельства, при которых необходимо экипажу воздушного судна прослушивать радиочастоты;

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

методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов;

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

организация и процедуры наземного обслуживания;

порядок действий КВС, ставших свидетелями авиационного происшествия;

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

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

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

инструкции по контролю за массой и центровкой воздушного судна;

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

технические требования к рабочему плану полета;

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

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

правила вылета в непредвиденных обстоятельствах;

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

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

указания по взаимодействию с органами ОВД;

инструктаж относительно вылета и захода на посадку;

процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами;

процедура стабилизированного захода на посадку;

ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности;

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

указания по выполнению заходов по схемам точного и неточного заходов на посадку по приборам (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

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

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

порядок действий КВС перехватываемых воздушных судов;

визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

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

информация о действиях пилота в случае воздействия солнечной космической радиации;

порядок действий в случае принятия решения об аварийном снижении, предусматривающий необходимость

предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и действия, которые следует предпринять в случае, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда связь прервана;

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

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

инструкции и указания по авиационной безопасности ;

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

б) Часть В "Информация по эксплуатации воздушного судна":

сертификационные и эксплуатационные ограничения;

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

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

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

максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа воздушного судна, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов;

инструкции и данные для расчета массы и центровки воздушного судна;

инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза;

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

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

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

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

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

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

код визуальных сигналов "земля - воздух" для использования оставшимися в живых в авиационном происшествии;

в) Часть C "Районы, маршруты и аэродромы":

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

минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте;

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

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

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

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

ограничений набора высоты при взлете;

ограничений набора высоты при полете по маршруту;

ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;

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

дополнительной информации;

г) Часть D "Подготовка авиационного персонала":

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.16.1. Допускается проведение специальной оценки условий труда на рабочих местах членов кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации при осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров.

(Пункт дополнительно включен с 24 ноября 2018 года приказом Минтранса России от 18 сентября 2018 года N 333)

Эксплуатационные минимумы аэродромов

5.17. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого аэродрома на основании методов, изложенных в РПП.

При установлении эксплуатационного минимума аэродрома для конкретного взлета или конкретной посадки, с учетом типа захода на посадку, учитываются:

а) тип воздушного судна;

б) ограничения, предусмотренные пунктом 5.18 настоящих Правил;

в) размеры и особенности ВПП;

г) состав и характеристики наземных средств обеспечения захода на посадку;

д) состав оборудования воздушного судна, применяемого в целях определения положения воздушного судна относительно заданной траектории полета и ее выдерживания в процессе захода на посадку и ухода на второй круг;

е) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и высота пролета препятствий (ОСА/Н);

ж) средства, используемые для определения метеорологических условий и способы передачи метеорологической информации;

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

Эксплуатант предоставляет летным экипажам информацию о применяемых самых низших эксплуатационных минимумах с учетом разрешения на выполнение полетов по категории II и/или III при полностью исправном бортовом оборудовании и полном составе имеющихся наземных средств обеспечения захода на посадку и о порядке корректировки минимумов в сторону повышения в случаях:

а) ухудшения работы или отказа бортовых и наземных систем;

б) отсутствия допусков членов летного экипажа на выполнение полетов в условиях самых низших минимумов.

Установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома не могут быть ниже минимумов, которые установлены для аэродрома государством, в котором он расположен, за исключением тех случаев, когда на это получено согласие уполномоченного органа данного государства.

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

(Пункт 5.17 в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

5.18. При допуске пилотов и экипажей к полетам с применением самых низших эксплуатационных минимумов для посадки применяются следующие ограничения:

а) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки при видимости (видимости на ВПП), превышающей самый низший эксплуатационный минимум аэродрома для посадки (не ниже категории I) не менее чем на 200 метров и при нижней границе облаков (вертикальной видимости), превышающей DH или MDH не менее чем на 20 м, а при использовании режима автоматического приземления - при видимости на ВПП, превышающей эксплуатационный минимум аэродрома для посадки не менее чем на 200 м, но не менее 550 м, и при нижней границе облаков не ниже 60 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов (из них не менее 10 ночью) и налета не менее 200 часов в качестве КВС;

б) к полетам в условиях ниже категории I на вновь освоенном типе воздушного судна второй пилот может быть допущен после выполнения на нем не менее 40 полетов (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I на предыдущих типах воздушного судна);

в) к полетам в условиях ниже категории I КВС может быть допущен после выполнения не менее 40 полетов с правом выполнения полетов по минимуму категории I без дополнительных ограничений в качестве КВС на вновь освоенном типе воздушного судна (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС на предыдущих типах воздушного судна);

г) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях ниже категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории II при видимости на ВПП не менее 450 м, а по категории III - при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов и налета не менее 200 часов после допуска к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС;

д) КВС, имевший допуск к полетам в условиях категории II в качестве КВС на каком-либо типе воздушного судна и впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории III в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории III при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 20 полетов и налета не менее 100 часов после допуска к полетам в условиях категории III в качестве КВС;

е) к выполнению полетов в условиях ниже категории I допускаются летные экипажи, все члены которого допущены к выполнению таких полетов.

(Пункт 5.18 в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

5.19. Не допускается устанавливать эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки при видимости менее 800 м, если не предоставляется информация о RVR (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

Учет заправки топливом и маслом

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

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

Рабочее время, полетное время и время отдыха

5.23. Эксплуатант разрабатывает и указывает в РПП нормативы рабочего времени, полетного времени и

времени отдыха, которые позволяют ему контролировать утомляемость всех членов экипажей воздушных судов и соответствуют требованиям Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 ноября 2005 года N 139[1].

_____

[1] Зарегистрирован Минюстом России 20 января 2006 года, регистрационный N 7401. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2006, N 6 - *Прим.ред.*).

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

Отдых членов летного экипажа на рабочем месте применяется по решению КВС, если предусмотрено РПП эксплуатанта. Не допускается в целях учета соблюдения нормативов полетного времени учитывать время отдыха на рабочем месте как время отдыха (абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263).

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

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

Подготовка к полету

5.24. Эксплуатант должен обеспечить подготовку экипажа ВС к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета.

Порядок проведения подготовки экипажа ВС устанавливается эксплуатантом в РПП с соблюдением требований настоящих Правил.

Подготовка проводится в полном составе назначенного на полет летного экипажа в следующих случаях:

перед первым полетом в качестве КВС на данном типе ВС;

перед контрольным полетом (облетом) или по решению эксплуатанта.
(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

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

а) воздушное судно годно к полетам;

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

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

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

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

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

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

Заполненные формы предполетной подготовки эксплуатант хранит в течение 90 дней.

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

тип воздушного судна;

номер рейса или государственный и регистрационный опознавательные знаки;

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

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

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

расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;

запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;

расчет плана полетов, измененного в полете;

необходимая метеорологическая информация;

другая информация, установленная эксплуатантом;

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

Форма рабочего плана полета утверждается эксплуатантом и приводится в РПП.

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

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

Запасные аэродромы

5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета ниже эксплуатационного минимума для посадки или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.
(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

5.28. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

а) для самолетов с двумя силовыми установками не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета или пороговому времени, установленному в эксплуатационной спецификации сертификата эксплуатанта, на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем, определенного в соответствии с

руководством по летной эксплуатации воздушного судна для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы;

б) для самолетов с тремя или более силовыми установками не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости при всех работающих двигателях, определенного в соответствии с руководством по летной эксплуатации для стандартных атмосферных условий в штиль с использованием фактической взлетной массы;

в) для самолетов, выполняющих полеты по правилам ППУВУЗА, в тех случаях, когда отсутствует запасной аэродром, соответствующий критериям по расстояниям, указанным в подпунктах "а" и "б" настоящего пункта, ближайший запасной аэродром, расположенный не дальше расстояния, соответствующего установленному в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта максимальному времени полета до запасного аэродрома или установленного в них расстояния с учетом фактической взлетной массы.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, установленному эксплуатантом, в течение расчетного времени его использования с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

5.29. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пунктах 5.29.2 и 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего 60 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

5.29.1. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

5.29.2. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

5.29.1. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета для воздушных судов с двумя двигателями и 180 минутам полета для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, определенное в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих Правил, выполняются при соблюдении следующих условий:

а) определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, для которых имеется информация о статусе производства полетов, эксплуатационных и метеорологических условиях;

б) при подготовке к полету воздушных судов с двумя двигателями на требуемых запасных аэродромах на маршруте по последней имеющейся информации в ожидаемое время их использования направление и скорость ветра, без учета порывов, не превышают установленные эксплуатационные ограничения, а нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость соответствуют эксплуатационным минимумам или превышают их.

(Пункт дополнительно включен с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138)

5.29.2. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями за исключением случаев, указанных в пункте 5.47 настоящих Правил, не выполняются по маршрутам, имеющим участки полета, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает установленное в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта установленное в эксплуатационной спецификации сертификата эксплуатанта расстояние, выраженное во времени полета самолета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует наличия разрешения на полет по правилам ППУВУЗА или соответствующее ему расстояние, если в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта отсутствует разрешение на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром для конкретного типа ВС.

(Пункт дополнительно включен с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138)

5.29.3. Расстояния, соответствующие 60 минутам полета, пороговому времени или максимальному времени ухода на запасной аэродром, рассчитываются для штилевых условий и условий международной стандартной атмосферы при утвержденной крейсерской скорости в сертифицированном диапазоне режимов полета при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей и при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями с учетом влияния постепенного снижения после отказа двигателя.

(Пункт дополнительно включен с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138)

5.29.4. Положения пунктов 5.29, 5.29.1, 5.29.2, 5.29.3 настоящих правил не применяются к выполнению полетов самолетов с двумя газотурбинными двигателями по маршрутам, которые были установлены до 25 марта 1986 года.

(Пункт дополнительно включен с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138)

5.30. Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета не менее одного запасного аэродрома пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения (DA/H или MDA/H) аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) продолжительность полета от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета до аэродрома пункта назначения, не превышает 6 часов, на аэродроме назначения к расчетному времени его использования имеются независимые рабочие ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, хотя бы одна из которых оборудована для захода на посадку по приборам и получены текущие метеорологические сводки о фактической погоде или комбинация сводок содержащие сведения о том, что в расчетное время использования аэродрома назначения видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облачности (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать высоту принятия решения (MD/H) для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 150 м, а в случае, если высота принятия решения не содержится в аэронавигационной информации, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку);

б) выбираются и указываются в планах полета два запасных аэродрома пункта назначения, если имеющаяся информация свидетельствует, что в расчетное время их использования метеорологические условия на аэродроме назначения будут ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома или отсутствует информация о метеорологических условиях на аэродроме назначения.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

5.31. При выполнении полета на аэродром, уход с которого на запасной аэродром невозможен с высоты принятия решения (DA/H или MD/H), ввиду отсутствия достаточного количества топлива для полета до запасного аэродрома пригодного для посадки данного типа воздушного судна, эксплуатантом определяется самая последняя географическая точка от которой может продолжаться полет на самолете по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного полета запасного аэродрома на маршруте, (рубеж ухода) с которого возможен уход на запасной аэродром на маршруте, и не требуется выбора КВС запасного аэродрома (запасных аэродромов) пункта назначения.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

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

5.33. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлете, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационного минимума вертодрома для посадки, который может быть применен (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

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

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

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

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

в) обеспечивается место на палубе;

г) информация о погоде должна быть надежной и точной.

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

Метеорологические условия

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

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

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

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

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

по радиомаячным системам инструментального захода воздушных судов на посадку - кроме категории II и/или III нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDH для захода по схеме неточного захода на посадку, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку;

при заходе по схеме неточного захода на посадку - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 50 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 500 м;

с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 100 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 1000 м.

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

В качестве указанной информации используются сведения из источников, которые эксплуатант посчитает достоверными.

Изменения, внесенные в абзац девятый пункта 5.38 настоящих Правил приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 **признаны недействующими** (с 28 апреля 2015 года) со дня вступления в законную силу решения суда, - решение Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2015 года N АКПИ14-1451.

Данное решение оставлено без изменения - определение Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 28 апреля 2015 года N АПЛ15-142.

(Пункт 5.38 в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

5.39. Разрешается начинать полет по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения или при наличии информации, свидетельствующей о погоде ниже минимума для посадки к расчетному времени прибытия, при наличии двух запасных аэродромов пункта назначения с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил, или одного запасного аэродрома, на котором видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 450 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку) (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Запас топлива и масла

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

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

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

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

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

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

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

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

второй непересекающейся ВПП аэродрома назначения планируемый остаток топлива должен обеспечивать полет после прибытия на аэродром назначения в течение не менее 60 минут на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях;

б) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода, выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м над запасным аэродромом либо выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение двух часов (одного часа при прогнозируемых метеоусловиях на аэродроме назначения, превышающих требования подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил на 50 м по нижней границе облаков (вертикальной видимости) и на 500 м по дальности видимости) при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом в РПП или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения (подпункт дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

в) подпункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию;

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

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

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

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

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

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

5.44. Разрешается изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута или следования на другой аэродром при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования настоящих Правил в отношении количества топлива и масла на борту воздушного судна (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

Дополнительные требования при выполнении полетов

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

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

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

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

5.47. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями по маршрутам, включающим в себя участки, содержащие точки, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее установленному пороговому времени или соответствующему ему расстоянию, рассчитанному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих Правил, выполняются при соблюдении следующих правил ППУВУЗА:

а) полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которых имеют подготовку для выполнения полетов по правилам ППУВУЗА;

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

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов по правилам ППУВУЗА;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

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

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов двигателей;

в) полет по правилам ППУВУЗА не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего установленному пороговому времени или расстоянию, определенному в соответствии с пунктом 5.29.3 настоящих Правил, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в расчетное время использования аэродрома по последней имеющейся информации прогнозируются следующие погодные условия и работоспособность аэродромного оборудования:

направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку;

видимость превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 1600 м соответственно (временные изменения не ниже применяемого минимума);

не менее одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м (временные изменения не ниже минимума по категории III);

не менее одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории II: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1100 м (временные изменения не ниже минимума по категории II);

не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на непересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из которых не обеспечивает заход на посадку по категории II, III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают наименьший эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 60 м и не менее чем на 800 м соответственно

(временные изменения не ниже применяемого минимума);

одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает заход на посадку по категории II, III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) превышает эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м (временные изменения не ниже применяемого минимума);

г) в эксплуатационных спецификациях сертификата эксплуатанта имеется разрешение на выполнение полетов по правилам ППУВУЗА;

д) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями выполнена программа технического обслуживания применительно к полетам по правилам ППУВУЗА;

е) запасные аэродромы на маршруте определены и указаны в рабочем плане полета.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

Учет ограничений летно-технических характеристик

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

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

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

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

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

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

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

5.54. Масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметров для определения максимальной взлетной массы.

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

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

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

5.57. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования пункта 5.59 настоящих Правил, не снижаясь ни в каком месте до высоты ниже минимально разрешенной (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

5.58. Полеты самолетов с тремя или более двигателями по участкам маршрута, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 120 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль, выполняются при способности самолета в случае отказа любых двух двигателей продолжать полет до пригодного для посадки аэродрома и совершить посадку на нем (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

5.60. Летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют:

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

б) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или после этой точки, продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока не будет выполнять требования, указанные в пункте 5.62 настоящих Правил (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

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

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

5.65. В случае отказа критического двигателя в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на

посадку выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории. В том случае, когда отказ критического двигателя происходит после точки принятия решения о посадке, летно-технические характеристики вертолета позволяют выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции.

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

Учет сведений о препятствиях

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

Судовые документы

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

свидетельство о государственной регистрации воздушного судна (допускается предъявление копии документа в течение 30 дней с даты его выдачи);

сертификат летной годности (допускается предъявление копии документа в течение 30 дней с даты его выдачи);

разрешение на бортовые радиостанции, в случае, если на воздушном судне они установлены (допускается предъявление копии документа в течение 30 дней с даты его выдачи);

сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах или его копия;

в случае, если воздушное судно эксплуатанта зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения, предусмотренного статьей 83 bis Конвенции о международной гражданской авиации, между Российской Федерацией и государством регистрации воздушного судна) - копия указанного соглашения с копией страницы приложения к указанному соглашению, содержащей информацию о данном воздушном судне;

свидетельства членов экипажа воздушного судна;

медицинское заключение, подтверждающее соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;

справку о прохождении проверки навыков, предусмотренной пунктом 2.22 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. N 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 15 июня 2011 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный N 21340), от 26 декабря 2011 г. N 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный N 23632), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176), от 10 февраля 2014 г. N 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный N 31362), от 16 сентября 2015 г. N 276 (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2015 г., регистрационный N 39387).

На воздушном судне должны находиться на бумажном или электронном носителе документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

РЛЭ;

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

бортовой и санитарный журналы;

копия свидетельства или запись в бортовом журнале о техническом обслуживании и годности его к эксплуатации;

копии сертификата эксплуатанта и эксплуатационных спецификаций;

задание на полет;

рабочий план полета;

инструкция по действиям в особых случаях полета, утвержденная эксплуатантом;

актуализированная аэронавигационная информация, касающаяся запланированного полета;

аэронавигационные (полетные) карты;

форма донесения об авиационном происшествии, серьезном инциденте, инциденте и опасном сближении;

генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (манифест), грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе, предусмотренную в пункте 49 Федеральных авиационных правил "Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. N 141 (зарегистрирован Минюстом России 29 сентября 2008 г. регистрационный N 12356), в случае, если перевозятся опасные грузы;

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

метеорологическая информация, необходимая для выполнения полета;

сводная загрузочная ведомость для воздушных судов, предоставленная экипажу воздушного судна на бумажном носителе, или полученная с использованием электронных систем связи непосредственно на борту воздушного судна;

минимальный перечень исправного оборудования (далее - МПО);

перечень отклонений от конфигурации воздушного судна, если он предусмотрен производителем воздушного судна;

при выполнении полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в указанном воздушном пространстве;

при выполнении полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках воздушного пространства (PBN) - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в указанных условиях с указанием типа навигационных характеристик (RNP);

при выполнении заходов на посадку и посадок в условиях II или III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам с записью: "КАТ II" или "КАТ III".

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

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

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

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дату записи;

фамилии членов экипажа воздушного судна и выполняемые ими обязанности;

пункты вылета и прибытия;

планируемое и фактическое время отправления и прибытия воздушного судна;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32; в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

номер рейса;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию)

Абзац исключен с 15 апреля 2014 года - приказ Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию

подпись КВС;

иные записи, установленные эксплуатантом.

Форма задания на полет и порядок его ведения определяются эксплуатантом.

Перечни минимального исправного оборудования

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

5.71.1. MEL, предназначенный для определения возможности эксплуатации воздушного судна с неработающими приборами, оборудованием или системами в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования, составляется эксплуатантом для каждого воздушного судна на основании MMEL или для воздушных судов, разработанных или ранее эксплуатировавшихся в СССР, - требований РЛЭ (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

5.71.3. MEL включается в РПП и должен содержать:

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

определения и пояснения применяемых терминов;

перечень являющихся признаками выхода из строя приборов, оборудования и систем, соответствующих

предупреждающих и уведомляющих сигналов;

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

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

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

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

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

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

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

5.71.4. При утверждении MEL учитываются:

опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;

опыт эксплуатации данного типа и аналогичных типов воздушных судов эксплуатантом;

квалификация и подготовка членов летных экипажей воздушного судна эксплуатанта.

5.71.5. При выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования эксплуатация воздушных судов допускается после установления в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом в РПП, отсутствия взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

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

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

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

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

5.71.10. Справочная информация в РПП, основанная на MEL, должна позволять КВС быстро принимать решение о прекращении, продолжении полета от закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета до начала разбега (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

5.71.11. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы ремонт вышедших из строя каких-либо приборов, оборудования или систем выполнялся в возможно короткий срок. Повторное применение пункта MEL при выявлении выхода из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в первых четырех полетах после

ремонта допускается только для возврата воздушного судна на базовый аэродром или аэродром, имеющий организацию по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

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

Бортовые приборы и оборудование

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

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

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

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

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

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

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

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

5.76. Воздушные суда, осуществляющие полеты по ППП, с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг, оборудуются системой предупреждения о близости земли (GPWS) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, автоматически предоставляющую летному экипажу воздушного судна предупреждения о потенциально опасной близости земной поверхности.
(Пункт в редакции, введенной в действие с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284. - См. предыдущую редакцию)

5.77. Пункт исключен с 16 марта 2010 года - приказ Минтранса России от 21 декабря 2009 года N 242. - См. предыдущую редакцию.

5.77_1. Для полетов по ППП:

воздушные суда отечественного производства с максимальной взлётной массой свыше 6500 кг, за исключением воздушных судов, произведенных до 1 января 1990 года, оборудуются аппаратурой спутниковой навигации, способной принимать и обрабатывать сигналы глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

воздушные суда отечественного производства с максимальной взлётной массой свыше 6500 кг, произведенные после 1 января 2023 года, оборудуются аппаратурой спутниковой навигации, способной принимать и обрабатывать сигналы глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС;

Абзац третий настоящего пункта вступает в силу с 1 января 2025 года - пункт 2 приказа Минтранса России от 14 июня 2019 года N 183.

воздушные суда зарубежного производства,, ввезенные на территорию Российской Федерации после 1 января 2026 года, с максимальной взлётной массой более 6500 кг оборудуются аппаратурой спутниковой навигации, способной принимать и обрабатывать сигналы глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

(Пункт дополнительно включен с 6 августа 2019 года приказом Минтранса России от 14 июня 2019 года N 183)

5.78. Самолеты с газотурбинными двигателями, у которых максимальная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешена перевозка более 19 человек при выполнении полетов в условиях сокращенных интервалов эшелонирования (RVSM), должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС).

(Пункт в редакции, введенной в действие с 10 января 2012 года приказом Минтранса России от 16 ноября 2011 года N 284. - См. предыдущую редакцию)

5.79. Использование бортовых регистраторов полетных параметров (самописцев) полетных данных с записью на фотопленку запрещено (абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263).

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

5.80. В случае авиационного происшествия или инцидента бортовые самописцы экипаж воздушного судна выключает по завершении полета и не включает вновь до тех пор, пока они не будут переданы в порядке, предусмотренном Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года N 609[1].

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 25, ст.2918; 2008, N 48, ст.5604.

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

Допуск экипажа воздушного судна к полету

5.82. На каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве КВС, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой менее 10000 кг - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой 10000 кг и более - имеет свидетельство линейного пилота.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля

2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию)

5.82.1. В случае, когда эксплуатационной документацией воздушного судна предусмотрено обязательное наличие второго пилота, на каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве второго пилота, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство коммерческого пилота или свидетельство пилота многочленного экипажа самолета;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа или свидетельство коммерческого пилота, а также налет 500 часов в качестве пилота самолета или прошел подготовку не менее 50 часов на тренажерном устройстве имитации полета самолета, допущенном к применению для отработки взаимодействия пилотов;

для управления вертолетом - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию)

5.82.2. Эксплуатант назначает пилота в качестве КВС под наблюдением, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота или свидетельство коммерческого пилота и налет не менее тысячи часов. Пилот выполняет функции КВС под наблюдением в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 14 апреля 2015 года приказом Минтранса России от 26 февраля 2015 года N 34. - См. предыдущую редакцию)

(Подпункт дополнительно включен с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453; в редакции, введенной в действие с 15 апреля 2014 года приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 года N 32. - См. предыдущую редакцию)

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

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

5.84. Эксплуатант не допускает членов летного экипажа воздушного судна до выполнения своих функций, если они не прошли подготовку по разработанной эксплуатантом программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей и (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

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

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

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

г) включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе выполнения полетов, ограничений человеческих возможностей ("человеческого фактора"), включая знания об опасности их проявления при выполнении полетов, о предотвращении ситуаций, приводящих к выходу за ограничения человеческих возможностей, о предотвращении ошибок и их исправлении, перевозки опасных грузов воздушными судами (подпункт в редакции приказа

Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

е) предусматривает следующее:

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

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;

(абзац дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263; в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

подготовку по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена, не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять перевозку опасных грузов;

(Абзац в редакции, введенной в действие приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263; в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

тренировку процедур аварийной эвакуации на воде не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять полеты над водными объектами, при полетах над которыми необходимо иметь оборудование, предусмотренное пунктом 2.18.4 настоящих Правил;

(Абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263; в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык - подготовку и проверку знания английского языка в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 года N 147, а также процедуры изучения правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государства, в воздушном пространстве которого планируется выполнять полеты;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев подготовку в области авиационной безопасности;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012

года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных БСПС;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП;

(Абзац в редакции, введенной в действие приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263; в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, если планируется выполнять взлеты и посадки в указанных условиях;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне;

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

ж) в период действия режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации, сроки проведения подготовок, тренировок и проверок, предусмотренных подпунктом "е" настоящего пункта, сроки прохождения членами летных экипажей подготовки и проверки на тренажерных устройствах имитации полета, прохождения членами кабинных экипажей тренировки процедур аварийной эвакуации на воде и суше, предусмотренных подпунктом "е" пункта 5.99 настоящих Правил, по решению Федерального агентства воздушного транспорта продлевается на срок 90 календарных дней с возможностью дальнейшего продления на следующие 90 календарных дней в случаях сохранения режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации.

(Подпункт дополнительно включен с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138)

5.85. Тренажерное устройство имитации полета применяется для предусмотренных Настоящими правилами подготовок или проверок членов экипажа воздушного судна, к которым данное тренажерное устройство имитации полета допущено уполномоченным органом в области гражданской авиации.

В иных случаях эксплуатант организовывает подготовку или проверку членов экипажа воздушного судна:

а) с применением имитирующих работу систем воздушного судна средств обучения, в кабине воздушного судна на земле - для подготовки или проверки навыков эксплуатации систем воздушного судна;

б) в полете без пассажиров на борту - для подготовки или проверки навыков управления воздушным судном и эксплуатации систем воздушного судна.

В ходе выполнения подготовки или проверки членов экипажа воздушного судна в полете запрещается выполнение элементов полета, не предусмотренных РЛЭ воздушного судна.

(Пункт 5.85 в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

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

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

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

(Абзац в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

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

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

Абзац исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

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

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

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

а) не исполнял обязанности КВС, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне этого типа или его модификации или (подпункт дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

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

а) не исполнял свои обязанности на воздушном судне этого типа или его модификации или (подпункт дополнен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

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

5.92. Эксплуатант не назначает пилота в качестве КВС для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока не будут соблюдены требования пунктов 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

5.92.1. Эксплуатант должен удостовериться в том, что каждый пилот и штурман в достаточной мере знает:

намеченный маршрут и аэродромы, которые могут быть использованы для взлета и посадки, включая:

особенности рельефа местности и минимальные безопасные высоты на маршруте;

сезонные метеорологические условия;

правила ведения связи при обслуживании воздушного движения;

правила обслуживания воздушного движения;

возможные способы получения метеорологической информации;

правила поиска и спасания;

применение навигационных средств для осуществления навигации по маршруту;

правила выполнения полетов над территориями населенных пунктов и местами скопления людей;

особенности выполнения полетов в зонах с высокой интенсивностью воздушного движения;

рельеф местности и расположение препятствий в районе аэродромов;

светотехническое оборудование аэродромов;

применение навигационных средств при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;

правила полетов в зонах ожидания;

применяемые эксплуатационные минимумы.

Эксплуатант разрабатывает процедуры подготовки пилота и штурмана к полетам по намеченным маршрутам и на аэродромах, которые могут быть использованы для взлета и посадки, и контроля знаний, в зависимости от их сложности.

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

5.92.2. КВС выполняет заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине пилота, подготовленного для выполнения посадки на данном аэродроме, за исключением одного из следующих случаев (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

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

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

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

г) аэродром запланированной посадки является смежным с аэродромом, на который КВС в настоящее время имеет право производить посадку (подпункт дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263).

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

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

а) в этом районе; и

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

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

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

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

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

Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на воздушном судне разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении проверок на каждой модификации или каждом типе воздушного судна.

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

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

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

5.99. Член кабинного экипажа воздушного судна допускается до выполнения своих функций, если он соответствует требованиям Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 года N 147, имеет соответствующее свидетельство и проходит подготовку по программе, после которой должен (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

а) исполнять связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые необходимо выполнять члену кабинного экипажа воздушного судна при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

б) уметь пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием (спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы и желоба, аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование, комплекты первой помощи и т.п.);

в) при работе на воздушных судах, выполняющих полеты на высоте более 3000 м, знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных воздушных судах - о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

г) знать обязанности и функции других членов экипажа воздушного судна в аварийной обстановке в части, необходимой для выполнения обязанностей члена кабинного экипажа воздушного судна;

д) знать типы опасных грузов, которые разрешены и запрещены к перевозке в пассажирской кабине, и пройти программу подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 года N 141[1]; и

---

[1] Зарегистрирован Минюстом России 29 сентября 2008 года, регистрационный N 12356. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2008, N 40. - *Прим.ред.*)

е) знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между членами летного экипажа и членами кабинного экипажа воздушного судна.

Члены кабинного экипажа не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев проходят тренировку процедур аварийной эвакуации на воде ине реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев - на суше.

(Абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263; в редакции, введенной в действие с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер)

5.100. Сотрудник по обеспечению полетов допускается к работе, если он:

а) соответствует требованиям, установленным Федеральными авиационными правилами "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденными приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. N 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 15 июня 2011 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный N 21340), от 26 декабря 2011 г. N 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный N 23632), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176), от 10 февраля 2014 г. N 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный N 31362), от 16 сентября 2015 г. N 276 (зарегистрирован Минюстом России 21 октября 2015 г., регистрационный N 39387);

б) в течение 12 месяцев, предшествующих началу работы, подтвердил эксплуатанту знание:

содержания РПП;

используемого бортового радио и навигационного оборудования;

в) подтвердил эксплуатанту знания, касающиеся возложенных на него функций в следующих областях:

сезонных метеорологических условий и источников метеорологической информации;

влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

особенностей и ограничений навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

инструкций по загрузке воздушных судов;

г) подтвердил эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

д) подтвердил эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в пункте 5.101 настоящих Правил;

е) если в течение 12 месяцев, предшествующих началу работы, исполнял обязанности сотрудника по обеспечению полетов.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

5.101. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) выполняет следующие обязанности:

а) оказывает помощь КВС в подготовке к полету и обеспечивает наличие соответствующей информации;

б) оказывает помощь КВС в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД, подписывает при необходимости и представляет план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;

в) обеспечивает КВС в полете информацией, которая может быть необходима для безопасного выполнения полета;

г) в случае аварийной ситуации во время полета сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер)

приступает к выполнению процедур, предусмотренных РПП, и передает КВС информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходима для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета.

Авиационная безопасность

5.102. На всех самолетах, где устанавливается дверь кабины летного экипажа воздушного судна, дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением случаев покидания рабочего места, предусмотренных пунктом 3.10 настоящих Правил (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

5.103. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке воздушного судна на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

5.104. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа воздушного судна по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и включающую в себя следующие элементы:

а) оценку уровня опасности события;

б) связь и координацию между членами экипажа;

в) соответствующие меры самообороны;

г) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;

д) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;

е) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий угроз;

ж) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;

з) правила досмотра воздушного судна и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

5.105. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления своих работников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на воздушном судне, с тем, чтобы его работники способствовали предотвращению актов терроризма или других форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

VI. Общие правила выполнения авиационных работ

6.1. Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II, III, IV и VII настоящих Правил.

6.2. Авиационные работы в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии их выполнения подразделяются на следующие виды:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

работы с целью оказания медицинской помощи;

летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации.

6.3. Эксплуатант в дополнение к требованиям пункта 4.10 настоящих Правил предусматривает в РПП особенности выполнения видов авиационных работ, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

6.4. На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

6.5. Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

6.6. Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

6.7. Перед началом работ, а также в процессе их выполнения КВС обязан иметь информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

6.8. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже чем через 60 минут.

6.9. При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

6.10. Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

6.11. Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам воздушного судна обеспечивает КВС.

VII. Правила выполнения видов авиационных работ

Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве

7.1. В начале сезона работ каждое воздушное судно, занятое в производстве авиационно-химических работ

(далее - АХР), перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и с установленной сельскохозяйственной аппаратурой, результаты которого записываются в эксплуатационную документацию воздушного судна.

7.2. АХР разрешается выполнять:

в равнинной местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении от склонов не менее 5 км - при видимости не менее 3000 м (на вертолетах - 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м;

в горной местности - при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

В случае ухудшения погоды ниже значений, допустимых для конкретного вида работ, КВС прекращает выполнение полетов.

7.3. До начала обработки участка (полей, садов, виноградников и т.п.) КВС определяет с земли или с воздуха расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.4. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т.п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками отдельных деревьев леса - не ниже 10 м.

7.5. Полеты для обработки участков разрешается начинать:

в равнинной местности - не ранее чем за 30 минут до восхода солнца;

в горной местности - не ранее восхода солнца.

Полеты для обработки участков завершаются до захода солнца.

7.6. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.7. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах. Крены воздушного судна выдерживаются в соответствии с РЛЭ.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над линиями электропередач - не менее 20 м.

7.8. Полеты вдоль воздушных линий связи и электропередач над участками, пересеченными такими линиями, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

с наветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

7.9. Для обработки участков на склонах гор заходы должны выполняться:

а) вдоль горизонталей склона, кроме случаев, указанных в подпункте "б";

б) в случаях, когда невозможно выполнить требования подпункта "а", гоны и развороты для последующих заходов на гон должны выполняться в сторону понижения рельефа местности или при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ - вверх по склону.

7.10. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР допустимо производить только под руководством лиц, имеющих подготовку для проведения этой операции.

7.11. При выполнении полетов с целью выполнения АХР запрещается:

оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов (удобрений и т.п.);

обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

выполнять маневры в целях устранения задержки выхода химикатов (удобрений и т.п.);

брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;

членам летного экипажа воздушного судна покидать рабочее место до завершения полета.

Воздушные съемки

7.12. К воздушным съемкам относятся: аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты.

7.13. При выполнении воздушных съемок на истинной высоте менее 50 м:

развороты производятся на истинной высоте не менее 50 м;

угол крена не более 30°, а при использовании выпускных устройств - не более 20°.

7.14. Допускается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом КВС должны поддерживать радиосвязь друг с другом для своевременного информирования о своем местонахождении.

7.15. В случае применения воздушных съемок группой воздушных судов, а также съемок в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов порядок проведения таких съемок вносится в РПП.

7.16. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм рт.ст.).

7.17. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом КВС может передавать управление автопилотом штурману, продолжая контролировать выдерживание режима полета.

7.18. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой для съемки с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или аппаратуры для съемки.

7.19. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

7.20. Запрещается выполнять:

полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии механизма, обеспечивающего автоматический сброс троса в аварийной ситуации;

полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при наличии болтанки;

полеты против солнца в равнинной местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной местности - менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30°;

полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20° для воздушного судна данного типа.

Лесоавиационные работы

7.21. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны лесов, обследования и учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

7.22. При обнаружении пожаров разрешается по просьбе представителя заказчика выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД при наличии с ним связи.

7.23. Разрешается снижение над пожарами по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

7.24. Запрещены полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП.

7.25. Сброс вымпела для передачи донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м - 50 м;

в горной местности - 100 м.

7.26. При сбрасывании вымпелов не допускается:

производить заходы и развороты вверх по склону;

приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

производить сброс вымпела лично КВС;

выполнять маневры над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

7.27. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с технологиями, изложенными в РПП.

Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

7.28. Производство строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по охране труда;
(Абзац в редакции, введенной в действие с 7 июля 2020 года приказом Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138. - См. предыдущую редакцию)

не назначил представителя для руководства работами.

7.29. По решению КВС перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся тренировочный полет и висение над объектом работ для определения рациональных направлений способа и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

7.30. Для взаимодействия летного экипажа воздушного судна с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и (или) установленная КВС визуальная сигнализация.

7.31. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2000 м.

7.32. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с запасом топлива по усмотрению КВС, но

не менее 20 минут полета.

Работы с целью оказания срочной медицинской помощи

7.33. Пункт исключен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию.

7.34. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи.

В этом случае КВС обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

7.35. При срочных полетах вылет воздушного судна разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

7.36. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, производится в первоочередном порядке.

7.37. В случае вынужденной посадки экипаж воздушного судна обязан принять все возможные меры по организации доставки больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

VIII. Обеспечение полетов

Авиатопливообеспечение полетов

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

8.2. Паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа воздушного судна или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой воздушного судна.

8.3. Запрещается заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту воздушного судна имеются пассажиры.

8.4. Заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо), из воздушного судна во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении следующих условий:

а) на борту воздушного судна вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применить средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

б) экипаж воздушного судна, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

в) табло "Пристегнуть ремни" выключено;

г) табло "Не курить" и световые указатели аварийных выходов включены;

д) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

е) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

ж) стоянка воздушного судна и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;

з) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из воздушного судна, включая наличие трапа при одной входной двери на воздушном судне или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

и) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

8.5. Допускается заправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо), из вертолетов при вращающихся винтах, если это не противоречит РЛЭ.

8.6. При возникновении опасной ситуации или при нарушении указанных в пункте 8.4 настоящих Правил требований заправка, дозаправка, слив топлива из воздушного судна с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке прекращаются.

Аварийно-спасательное обеспечение полетов

8.7. Аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации осуществляется в целях своевременного оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие на аэродроме и в районе аэродрома.

8.7.1. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэропорта (аэродрома) в соответствии с аварийным планом аэропорта (аэродрома).

Аварийным планом аэропорта (аэродрома) должно быть предусмотрено привлечение специальных служб и координация их действий.

8.8. Экипажи воздушных судов авиационных предприятий, привлекаемые для выполнения поиска и спасания, обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны пройти соответствующую подготовку.

8.9. В зависимости от обстановки подаются следующие сигналы оповещения:

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

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

Медицинское обеспечение полетов

(заголовок в редакции в редакции приказа Минтранса России
от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию)

8.10. Члены экипажа воздушного судна эксплуатанта, персонал органов ОВД, не прошедшие установленный для них предполетный (предсменный) медицинский осмотр в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 года N 50[1], а также в случае выявленных нарушений пункта 2.5 настоящих Правил к исполнению своих функций по управлению воздушного судна и обслуживанию воздушного движения не допускаются.

_____

[1] Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 года, регистрационный N 3417. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2002, N 21. - *Прим.ред.)*

8.10.1. При выполнении международных полетов с аэродрома, находящегося на территории иностранного государства, а также при выполнении авиационных работ и других полетов с аэродромов, где отсутствует медицинский работник, который имеет право проводить медицинский осмотр, а также с посадочных площадок предполетный медицинский осмотр не проводится, решение о допуске членов экипажа воздушного судна к полетам принимает КВС.

Аэродромное обеспечение полетов

8.11. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома, включающего ВПП, РД, перроны и места стоянки воздушных судов, площадки специального назначения, в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

8.11.1. Главный оператор аэропорта организует предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее - брифинг).

Брифинг аэропорта производится по запросам эксплуатантов или КВС и включает в себя:

ведение документов аэронавигационной информации;

обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;

учет, контроль издания и достоверности информации, которая доводится посредством NOTAM;

получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;

предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД), через которые пролегает маршрут полета;

взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями аэропорта);

прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;

рассылка специальных сообщений, связанных с выполнением полета;

согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта.

(Пункт дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263)

8.12. Подготовка аэродрома к полетам воздушных судов, контроль над его техническим состоянием, своевременный ремонт, определение значений коэффициента сцепления осуществляется главным оператором аэропорта.

8.13. Организация работ на аэродроме, время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам воздушных судов, определяется главным оператором аэропорта и в письменной форме согласовывается с органом ОВД аэродрома (при его наличии).

(Абзац в редакции, введенной в действие с 11 марта 2014 года приказом Минтранса России от 25 ноября 2013 года N 362. - См. предыдущую редакцию)

Главный оператор аэропорта определяет техническую готовность аэродрома к полетам и оперативно информирует орган ОВД о состоянии аэродрома с последующей записью переданной информации в журнал, в котором руководитель полетов ставит свою подпись об ознакомлении с представленной информацией.

Орган ОВД аэродрома обеспечивает оперативное доведение до экипажей воздушных судов информации о состоянии аэродрома.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 11 марта 2014 года приказом Минтранса России от 25 ноября 2013 года N 362. - См. предыдущую редакцию)

(Пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

8.14. Перед временным прекращением приема и выпуска воздушных судов, вызванным техническим состоянием аэродрома, проведением работ, требующих прекращения полетов, органом ОВД на основании информации, полученной от главного оператора аэропорта, в зональный или региональный центр ЕС ОрВД подается информация о времени начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам не позднее чем за два часа до начала проведения работ.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 20 августа 2017 года приказом Минтранса России от 18 июля 2017 года N 263. - См. предыдущую редакцию)

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

8.15. При возникновении обстоятельств, делающих невозможным прием, выпуск воздушных судов, главный оператор аэродрома незамедлительно передает информацию об этом органу ОВД аэродрома для передачи в адрес органов ЕС ОрВД и экипажам прибывающих воздушных судов.

Окончательное решение о посадке принимает КВС. При этом службы обеспечения полетов принимают все возможные меры для обеспечения безопасности при посадке.

8.16. Работы на летном поле аэродрома проводятся только с разрешения руководителя полетов и под руководством ответственного за проведение работ лица аэродромной службы главного опертора аэропорта.

При работах на ВПП каждые 15 минут осуществляется контрольная проверка радиосвязи между ответственным лицом аэродромной службы за проведение работ и соответствующим органом ОВД.

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

потери радиосвязи между органом ОВД и лицом, ответственным за указанные работы;

по указанию органа ОВД.

8.18. Порядок расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме устанавливается главным оператором аэропорта в соответствии с требованиями Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации, утвержденной приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 июля 2006 года N 82[1].

_____

[1] Зарегистрирован Минюстом России 2 октября 2006 года, регистрационный N 8343. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2006, N 42. - *Прим.ред.)*

8.19. Спецмашины, выезжающие на летную полосу и рулежные дорожки, оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

Габаритные и проблесковые огни, установленные на аэродромных автомобилях, должны быть включены при работе техники на летном поле независимо от времени суток.

Машина ответственного за проведение работ на аэродроме лица аэродромной службы главного оператора аэропорта дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена на частоте посадки (взлета).

Метеорологическое обеспечение полетов

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

8.21. Пункт исключен с 27 апреля 2015 года - приказ Минтранса России от 3 марта 2014 года N 60. - См. предыдущую редакцию.

8.22. Пункт исключен с 27 апреля 2015 года - приказ Минтранса России от 3 марта 2014 года N 60. - См. предыдущую редакцию.

8.23. Пункт исключен с 27 апреля 2015 года - приказ Минтранса России от 3 марта 2014 года N 60. - См. предыдущую редакцию.

Орнитологическое обеспечение полетов

8.24. Орнитологическое обеспечение полетов включает комплекс мероприятий, направленных на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами, и включает:

орнитологическое обследование района аэродрома;

ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, и проведение мероприятий по их отпугиванию;

проведение визуальных и радиолокационных системных наблюдений для обеспечения контроля за орнитологической обстановкой;

сбор и оценку сведений о фактической орнитологической обстановке в районе аэродрома в целях определения опасности, создаваемой птицами для полетов воздушных судов;

доведение до летных экипажей воздушных судов информации об орнитологической обстановке (предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах, в районах аэродромов, на маршрутах, в районах полетов);

проведение занятий по авиационной орнитологии со специалистами ОВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов.

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

8.26. На аэродромах принимаются меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

Обеспечение авиационной безопасности

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

8.28. Эксплуатанты принимают меры авиационной безопасности в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Требования авиационной безопасности к аэропортам", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2005 года N 142[1].

_____

[1] Зарегистрирован Минюстом России 28 декабря 2005 года, регистрационный N 7321. (Опубликован в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, 2006, N 4. - *Прим.ред.)*

8.29. В аэропортах иностранных государств представитель эксплуатанта совместно с КВС принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в соответствии с законами и правилами государства пребывания.

8.30. На аэродромах, посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, КВС организует обеспечение мер авиационной безопасности с привлечением членов экипажа воздушного судна.

Электросветотехническое обеспечение полетов

8.31. Система светосигнального оборудования включается:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

Система визуальной индикации глиссады включается:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях - за 15 минут до расчетного времени прибытия воздушных судов;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

8.32. Система светосигнального оборудования выключается:

с восходом солнца;

в дневное время - при видимости более 2000 м;

при отсутствии полетов или перерыве в прилетах (вылетах) воздушных судов более 15 минут.

Система визуальной индикации глиссады выключается при перерывах в прилете воздушных судов более 15 минут.

8.33. Все оперативные переключения в системе электроснабжения аэропорта на объектах, задействованных для обеспечения полетов воздушных судов, производятся только по согласованию с органом ОВД.

8.34. Руководителем полетов (диспетчером) днем предоставляется время для проведения ежедневного технического обслуживания электросветотехнических средств, используемых для обеспечения полетов воздушных судов, в соответствии с графиками.

8.35. Запрещается использование для обеспечения полетов воздушных судов электросветотехнических средств, на которых не выполнены или не завершены работы по техническому обслуживанию, а также проведение проверок работоспособности электросветотехнических средств на аэродромах ночью и днем в сложных метеоусловиях при нахождении на глиссаде воздушного судна.

IX. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов

(Глава исключена с 29 мая 2013 года приказом Минтранса России от 27 декабря 2012 года N 453. - См. предыдущую редакцию)

X. Правила выполнения полетов на беспилотных гражданских воздушных судах

(Глава дополнительно включена с 1 сентября 2023 года приказом Минтранса России от 29 мая 2023 года N 195)

10.1. Экипаж БВС по численности и составу должен соответствовать требованиям, указанным в РЛЭ.

10.2. Перед полетом КВС, выполняющий полеты на БВС, обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета и предусмотреть по маршруту полета запасной (запасные) аэродром

(аэродромы) на случай, если полет по плану не может быть выполнен.

10.3. Информация, имеющаяся у КВС, выполняющего полеты на БВС, должна включать в себя:

сводки и прогнозы погоды;

данные о запасных аэродромах в случаях, предусмотренных Правилами;

данные ВПП или площадки в намеченных к использованию местах взлета и посадки;

потребный запас топлива или заряда аккумуляторных батарей;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

все известные задержки движения, о которых КВС, выполняющий полеты на БВС, был уведомлен органом ОВД.

При подготовке к полету КВС, выполняющий полеты на БВС, а в случае использования БВС, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант представляет экипажу БВС аэронавигационной и метеорологической информации.

10.4. КВС, выполняющему полеты на БВС, разрешается выбирать для взлета и посадки на БВС площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация в случае, если она осмотрена с земли или подобрана с воздуха и признана КВС, выполняющим полеты на БВС, удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

10.5. При расчете количества топлива, эксплуатационных жидкостей или заряда аккумуляторных батарей учитываются:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута, а также задержки, связанные с воздушным движением;

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

повышенный расход топлива, эксплуатационных жидкостей или заряда аккумуляторных батарей при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

другие известные условия, которые могут задержать посадку или вызвать повышенный расход топлива, эксплуатационных жидкостей или заряда аккумуляторных батарей.

10.6. БВС должен эксплуатироваться в соответствии с его эксплуатационной документацией.

10.7. Перед началом полета КВС, выполняющий полеты на БВС, удостоверяется, что летно-технические характеристики БВС, указанные в РЛЭ, позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях.

10.8. КВС, выполняющий полет на БВС, перед полетом обязан убедиться в том, что:

воздушное судно пригодно к полетам и в месте управления БВС находятся документы, указанные в пункте 10.19 Правил;

на борту установлены приборы и оборудование, необходимые для ожидаемых условий полета;

приборы и оборудование являются работоспособными в соответствии с требованиями РЛЭ;

проведено необходимое наземное и техническое обслуживание;

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

груз на борту распределен и надежно закреплен;

не будут превышаться эксплуатационные ограничения БВС, содержащиеся в РЛЭ.

10.9. Перед полетом экипаж удостоверяется в том, что беспилотная авиационная система (далее - БАС) оснащена оборудованием в зависимости от ожидаемых условий эксплуатации:

а) при полетах в пределах прямой визуальной видимости на истинной высоте до 150 метров вне зон с ограничениями:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки и (или) возврата БВС в точку вылета по кратчайшей прямой;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

б) при полетах за пределами прямой визуальной видимости не над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

бортовой системой, обеспечивающей запись и энергонезависимое сохранение всех параметров полета, информации о работе бортовых устройств и агрегатов, полученных управляющих команд и формализованных сообщений в цифровом виде с момента включения БВС для выполнения полета до момента считывания этих данных и (или) получения команды на возможность стирания данных;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

в) при полетах за пределами прямой визуальной видимости над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 100 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 5 м/с;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

оборудованием, передающим данные о барометрической высоте и обеспечивающим взаимодействие с бортовыми система предупреждения столкновений;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

г) в составе с БВС, предназначенными для полетов за пределами прямой визуальной видимости над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 100 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 2 м/с;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

оборудованием, передающим данные о барометрической высоте и обеспечивающим взаимодействие с бортовыми система предупреждения столкновений;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

д) при полетах, предназначенных для перевозки людей и животных:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 50 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 2 м/с;

системой индивидуального жизнеобеспечения и спасания пассажира (при перевозке человека);

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

оборудованием, передающим данные о барометрической высоте и обеспечивающим взаимодействие с

бортовыми система предупреждения столкновений;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью).

10.10. КВС, выполняющий полеты на БВС, и эксплуатанты БВС должны осуществлять выполнение полетов в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

10.11. При попадании в неблагоприятные метеорологические условия, отказе авиационной техники или в иных случаях, угрожающих безопасности полета, КВС, выполняющему полеты на БВС, может изменить высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

10.12. На всех БВС, находящихся в полете, должны быть включены:

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

б) аэронавигационные огни.

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

10.13. КВС, выполняющему полеты на БВС, запрещается сбрасывать предметы с БВС в случае, если это создает опасность для людей или имущества.

10.14. При выполнении руления, взлета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и посадки членам экипажа БВС запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением БВС. На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно прослушивать радиообмен и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения БВС.

При выполнении руления, взлета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и посадки не допускается требовать от членов экипажа выполнения действий, не связанных с непосредственным управлением БВС.

10.15. Экипаж БВС обязан незамедлительно доложить органу ОВД посредством использования двухсторонней радиосвязи об опасных для полетов обстоятельствах, в том числе наблюдаемых неблагоприятных метеорологических условиях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами. По запросу органа ОВД экипаж БВС обязан проинформировать его об условиях полета.

10.16. При выполнении полетов на БВС установка барометрических высотомеров осуществляется в соответствии с пунктами 3.19-3.29 Правил.

10.17. За исключением случаев необходимых для осуществления взлета, посадки или указанных в пункте 10.18 Правил, запрещено выполнять полет БВС:

а) над территориями населенных пунктов и над местами скопления людей при проведении массовых мероприятий - ниже высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания опасности для людей и имущества на земле, и ниже высоты 1000 футов (300 м) над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 2000 футов (500 м) вокруг данного воздушного судна;

б) в местах, не указанных в подпункте "а" настоящего пункта, - на расстоянии менее 150 м от людей, транспортных средств или строений.

10.18. Полеты с отклонением от требований подпункта "б" пункта 10.17 Правил разрешены в случаях, когда это не создает опасности для людей или имущества на земле при выполнении авиационных работ.

10.19. На месте управления БВС должны находиться на бумажных или электронных носителях документы, которые члены экипажа БВС предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц в соответствии с законодательством Российский Федерации:

свидетельства членов экипажа воздушного судна;

РЛЭ;

свидетельство о государственной регистрации воздушного судна;

сертификат летной годности или акт допуска к полетам единичного экземпляра;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов в целях АОН;

разрешение на бортовую радиостанцию, если БВС оборудовано радиоаппаратурой;

бортовой журнал (при наличии);

установленную федеральными авиационными правилами, утвержденными в соответствии со статьей 53 Воздушного кодекса Российской Федерации, справку о прохождении проверки;

в случае, если БВС управляет не владелец воздушного судна, то КВС, выполняющий полет на БВС, должен иметь документ, подтверждающий его полномочия управлять воздушным судном от имени владельца БВС, или при выполнении полетов на БВС, включенных в сертификат эксплуатанта, - задание на полет на бумажном или электронном носителе, оформленное эксплуатантом.

10.20. Для БВС владельцем или эксплуатантом воздушного судна должен вестись бортовой журнал на бумажном или электронном носителе, который содержит:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дату записи;

фамилию, имя и отчество (при наличии) КВС;

сведения о пунктах и времени вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна (при наличии);

подпись КВС или данные учетной записи КВС, включающие регистрационный номер пользователя, позволяющий идентифицировать пользователя в системе, обеспечивающей хранение электронного бортового журнала (в случае использования бортового журнала на электронном носителе);

сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также подпись лица из числа специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, внесшего запись или данные его учетной записи в случае использования бортового журнала на электронном носителе (при наличии);

сведения, предусмотренные эксплуатантом, в части технического обслуживания и поддержания летной годности БВС, а также конструктивных и эксплуатационных особенностей БВС (при наличии).

10.21. КВС должен обеспечить подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант должен описать процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

10.22. Эксплуатант должен утвердить РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

10.23. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок к РПП;

служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;

система управления безопасностью полетов эксплуатанта;

система руководства полетами;

правила в отношении применения минимального перечня исправного оборудования (при наличии);

производство полетов в нормальных условиях;

стандартные эксплуатационные процедуры;

ограничения, связанные с метеорологическими явлениями и условиями;

ограничения полетного и рабочего времени;

особые случаи в полете;

процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;

квалификация и подготовка персонала;

ведение учетной документации;

описание системы управления техническим обслуживанием;

процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);

эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;

использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев (если применяются самописцы);

обработка опасных грузов (если перевозятся опасные грузы).

Приложение
к Правилам

Термины и определения

(с изменениями на 22 апреля 2020 года)

В настоящих Правилах употребляются термины и определения, приведенные:

а) в Воздушном кодексе Российской Федерации;

б) в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 года N 138 (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

в) в Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51;

г) а также следующие термины и определения:

абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH) - установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме точного захода на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а

относительная высота принятия решения (DH) - от превышения порога ВПП. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства применяется форма "абсолютная (относительная) высота принятия решения" и сокращение "DA/H" (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

акробатический полет - не требуемые для нормального полета, преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости;

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

аэронавигационные данные - изложение аэронавигационных фактических данных, концепции или инструкции в формализованном порядке, пригодном для связи, интерпретации или обработки;

аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. В настоящих Правилах термин "аэродром" применяется и в отношении вертодрома или посадочной площадки, пригодных для безопасной посадки воздушного судна соответствующего вида;

барометрическая высота - атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

безопасная высота полета - минимально допустимая высота полета воздушных судов, гарантирующая от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения решения задач пилотирования воздушного судна и воздушной навигации;

бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения профилактических мероприятий и расследования авиационного происшествия или инцидента;

векторение - обеспечение навигационного наведения воздушного судна посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД;

вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. В настоящих Правилах термин "вертодром" применяется и в отношении аэродрома или посадочной площадки, подходящих для безопасной посадки вертолетов;

вертолет - воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП (RVR) - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры;

визуальные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие условиям, установленным в пунктах 3.33.1-3.33.3 настоящих Правил, или превышающие их;

визуальный заход на посадку - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами (абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263);

визуальное маневрирование (маневр "circle-to-land") - продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение разворотов в пределах зоны визуального маневрирования для

вывода воздушного судна в посадочное положение относительно ВПП, расположение которой по отношению к траектории конечного этапа захода на посадку по приборам не позволяет выполнить посадку с прямой (абзац дополнительно включен приказом Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263);

вынужденная посадка - посадка по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

государство регистрации воздушного судна - государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, - постоянное место пребывания эксплуатанта;

день - период времени между началом утренних гражданских сумерек и концом вечерних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД;

запасной аэродром - аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

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

запасной аэродром на маршруте - аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;

запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна;

зона визуального маневрирования - зона, в пределах которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих заход на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

извещение для авиационного персонала (NOTAM) - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

категории заходов по схеме точного захода на посадку и посадок (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

- категория I (кат.I) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

- категория II (кат.II) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

- категория IIIA (кат.IIIA) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 30 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

- категория IIIB (кат.IIIB) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 15 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

- категория IIIC (кат.IIIC) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

конечный этап захода на посадку - та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки:

в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена; или

в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг);

консультативное обслуживание воздушного движения - обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования полетов воздушных судов, выполняющих полеты по ППП;

контролируемый аэродром - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения (воздушного и наземного);

контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства;

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

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

минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH) - установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме неточного захода на посадку или при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land"), снижение ниже которой запрещается в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами для продолжения захода на посадку. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м ниже превышения аэродрома. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "минимальная абсолютная (относительная) высота снижения" (MDA/H) (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

навигация, основанная на характеристиках (PBN) - зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве;

начальный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам между начальной контрольной точкой захода на посадку и промежуточной контрольной точкой или, в соответствующих случаях, конечной контрольной точкой (или точкой) захода на посадку;

ночь - период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

обледенение - отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое - при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин., умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин., сильное - более 1 мм/мин.);

основной перечень минимального исправного оборудования (MMEL) - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствуют началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила;

перечень минимального исправного оборудования (MEL) - перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями;

перрон - определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

абзац утратил силу с 7 июля 2020 года - приказ Минтранса России от 22 апреля 2020 года N 138 - см. предыдущую редакцию;

полет по ППП - полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

полет увеличенной дальности (ETOPS) - любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской скоростью (в условиях МСА и в штилевых условиях) при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает 60 минут;

превышение порога ВПП - абсолютная высота порога ВПП;

превышение аэродрома - высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря. При наличии нескольких ВПП выбирается наибольшее значение;

приборные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, ниже установленных в пунктах 3.33.1-3.33.3 настоящих Правил;

программа технического обслуживания - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например, программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается;

психоактивные вещества - алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители, за исключением табака и кофеина;

рабочий план полета - план, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

рубеж передачи ОВД - рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движения данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому;

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

руководство по производству полетов (РПП) - руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей;

сдвиг ветра - изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый - до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный - от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный - от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный - 6 м/с и более на 30 м высоты);

сменный пилот на крейсерском этапе полета - член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха КВС или второго пилота;

схема захода на посадку по приборам - серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или в соответствующих случаях от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

схема неточного захода на посадку (NPA) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для заходов по схеме точного захода на посадку и посадок (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

схема точного захода на посадку (PA) - схема захода на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку;

схема типа "ипподром" - схема маневрирования воздушных судов в зоне ожидания, или необходимости в потере высоты на начальном этапе захода на посадку, или вывода воздушного судна на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен;

эксплуатационные минимумы аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) - ограничения использования аэродрома для (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию):

а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и (или) видимости и при необходимости параметрами облачности;

б) посадки при выполнении заходов по схеме точного захода на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H), соответствующих эксплуатационной категории (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

в) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H); и

г) посадки при выполнении заходов по схеме неточного захода на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и при необходимости, параметрами облачности (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

заходы по схеме точного захода на посадку и посадки - заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки. Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

характерная точка до посадки - точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка;

характерная точка после взлета - точка в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.

Редакция документа с учетом
изменений и дополнений подготовлена
АО "Кодекс"