

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
19 сентября 2006 г. N 37**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ОРГАНИЗАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

(в ред. постановлений Минтранса от 29.10.2012 N 51,
от 10.07.2013 N 26, от 11.10.2013 N 40, от 04.03.2015 N 6,
от 25.08.2016 N 31-п, от 01.08.2017 N 29, от 01.04.2019 N 19)

В соответствии с требованиями [статей 6, 18, глав 9 и 10](#) Воздушного кодекса Республики Беларусь, положениями [статей 12 и 37](#) Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год), на основании [Положения](#) о Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 31 июля 2006 г. N 985 "Вопросы Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь", Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемые [Авиационные правила](#) организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь.

2. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР, утвержденное приказом Министерства гражданской авиации СССР от 8 апреля 1985 г. N 77, Наставление по штурманской службе в гражданской авиации СССР, утвержденное Министром гражданской авиации СССР 10 июля 1985 г., Руководство по организации летной работы в гражданской авиации, утвержденное на второй сессии Совета по авиации и использованию воздушного пространства 21 апреля 1994 г., не применять.

3. Настоящее постановление вступает в силу через месяц со дня его принятия.

Министр

В.Г.Сосновский

УТВЕРЖДЕНО
Постановление Министерства
транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь
19.09.2006 N 37

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ОРГАНИЗАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

(в ред. постановлений Минтранса от 29.10.2012 N 51,
от 10.07.2013 N 26, от 11.10.2013 N 40, от 04.03.2015 N 6,

РАЗДЕЛ I ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Авиационные правила организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь (далее - Правила) разработаны на основании:

[Воздушного кодекса](#) Республики Беларусь;

[Авиационных правил](#) полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь, утвержденных постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 1 июня 2004 г. N 7/30 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., N 107, 8/11163);

Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО).

2. Настоящие Правила регламентируют организацию, выполнение и обеспечение полетов гражданских воздушных судов Республики Беларусь и суперлегких летательных аппаратов (далее - СуперЛА).

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 25.08.2016 N 31-п)

3. Действие настоящих Правил распространяется на:

воздушные суда (далее - ВС) и СуперЛА, выполняющие полеты в соответствии с правилами и процедурами, установленными для общего воздушного движения в воздушном пространстве Республики Беларусь;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 25.08.2016 N 31-п)

гражданские ВС Республики Беларусь при нахождении за пределами Республики Беларусь, если их положения не противоречат национальным правилам и процедурам иностранного государства.

Порядок выполнения литерных, демонстрационных и экспериментальных полетов регламентируется соответствующими авиационными правилами.

4. Летная эксплуатация ВС осуществляется в соответствии с Руководством по летной эксплуатации (далее - РЛЭ) данного типа ВС, которое является частью Руководства по производству полетов (далее - РПП).

5. В настоящих Авиационных правилах применяют термины, установленные в [Воздушном кодексе](#) Республики Беларусь, а также следующие термины с соответствующими определениями:

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

абсолютная высота пролета препятствий (ОСА) или относительная высота пролета препятствий (ОСН) - минимальная абсолютная высота или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) или в соответствующих случаях над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий;

абсолютная или относительная высота схемы захода на посадку - заданная абсолютная или

относительная высота, выдерживаемая при выполнении полета на минимальной абсолютной или относительной высоте или выше, установленная для обеспечения устойчивого снижения с предписанным градиентом (углом снижения) на промежуточном или конечном участке захода на посадку;

аварийная обстановка - ситуация, характеризующаяся наличием опасения относительно безопасности ВС и находящихся на его борту лиц, или есть обоснованная уверенность в том, что ВС и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

аварийно-спасательные работы - система мер, направленная на своевременное оказание помощи потерпевшим бедствие;

авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность;

авиационная организация - организация, имеющая целями своей деятельности выполнение и (или) обслуживание воздушных перевозок, выполнение авиационных работ, осуществление иных видов деятельности в области авиации;

авиационные правила - обязательные для соблюдения технические нормативные правовые акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства Республики Беларусь и деятельности в области авиации;

авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов ВС в сельском хозяйстве, строительстве, а также для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и иных целей;

авиационно-химические работы (далее - АХР) - вид авиационных работ с использованием ВС, оборудованных аппаратурой для распыления, опрыскивания или рассева сыпучих или жидких материалов, средств химизации или биологического метода защиты растений;

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

абзац исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19;

аэродром временный - аэродром, предназначенный для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания ВС в определенный в соответствии с законодательством период;

аэродром горный - аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными высотами 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома (КТА), а также аэродром с превышением 1000 м и более;

аэродром запасной - аэродром, куда может следовать ВС в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

аэродром запасной при взлете - запасной аэродром, на котором ВС может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

аэродром запасной на маршруте - аэродром, на котором ВС может произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной

обстановке;

аэродром запасной на маршруте при выполнении полета увеличенной дальности самолета с двумя газотурбинными силовыми установками (далее - ETOPS) - подходящий запасной аэродром, на котором самолет может произвести посадку после выключения двигателя или в случае возникновения какой-либо аварийной обстановки или попадания в особые условия при выполнении ETOPS по маршруту;

аэродром запасной пункта назначения - запасной аэродром, куда может следовать ВС в том случае, если невозможно или нецелесообразно произвести посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет ВС, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного ВС;

аэродром пункта назначения - аэродром, на котором посадка ВС предусмотрена планом полета;

аэродромное движение - все движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех ВС в диспетчерской зоне;

аэродромное диспетчерское обслуживание - диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

аэронавигационная информация - сведения, касающиеся характеристик и фактического состояния аэродромов, аэроузлов, элементов структуры воздушного пространства и средств радиотехнического обеспечения и связи (далее - РТОС), необходимые для организации и выполнения полетов;

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

абзац исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19;

аэронавигационная обстановка - комплекс условий выполнения полета, характеризующихся временем года и суток, характером пролетаемой местности, степенью оснащенности маршрутов обслуживания воздушного движения (далее - ОВД) техническими средствами, наличием расположения запасных аэродромов, наличием запретов и ограничений использования воздушного пространства и взаимным расположением ВС;

аэронавигационная ориентировка - соответствующее действительности представление летного экипажа о местоположении ВС;

аэронавигационный запас топлива (далее - АНЗ) - резерв топлива сверх расчетного для полета от аэродрома вылета до аэродрома пункта назначения, необходимый на случай изменения плана полета, вызванного направлением на запасной аэродром;

аэронавигация - реализация заданной пространственно-временной траектории движения ВС, осуществляемая летным экипажем в полете;

аэростат - ВС легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

база аэронавигационных данных - один или несколько файлов данных, организованных таким образом, что соответствующие прикладные программы могут обращаться к файлам и обновлять их;

барометрическая высота - атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

бедствие - состояние, при котором ВС и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

безопасная высота полета - минимально допустимая высота полета, гарантирующая ВС от столкновения с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

безопасность полетов ВС - комплексная характеристика деятельности в области авиации, определяющая способность выполнения полетов ВС без угрозы для жизни и (или) здоровья граждан;

болтанка - беспорядочные перемещения ВС, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы (болтанка считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более $\pm 0,5$ единицы; умеренной - до $\pm 1,0$ единицы; сильной - $\pm 1,0$ единицы и более, а в посадочной конфигурации ВС: умеренной - $\pm 0,3 - 0,4$ единицы; сильной - более $\pm 0,4$ единицы);

бортовая система предупреждения столкновений (далее - БСПС) - бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора (далее - ВОРЛ), функционирующая независимо от наземного оборудования и предоставляющая пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать ВС, оснащенные приемоответчиками ВОРЛ;

бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств на борту ВС, а также систем отображения информации, предназначенных для обеспечения решения задач ручного или автоматизированного выполнения полета от взлета до посадки и выдачи информации летному экипажу;

бортовое электронное оборудование - любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту ВС, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование;

боковая навигация (LNAV) - навигация в боковой плоскости;

брифинг - часть навигационной предполетной подготовки и ознакомления с фактическими и ожидаемыми условиями погоды летного экипажа ВС;

бюллетень предполетной информации - подготовленная перед полетом текущая информация (извещение) для пилотов, имеющая важное эксплуатационное значение;

вертикальная видимость в полете - вертикальное расстояние от уровня полета ВС до поверхности земли, с которого видны и распознаются объекты на земной поверхности;

вертикальная видимость на земле - измеренное техническим средством вертикальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз могут быть видны и распознаваться объекты на земной поверхности;

вертикальная навигация (VNAV) - навигация в вертикальной плоскости;

вертикальная навигация по барометрической высоте (баро-VNAV) - вертикальная навигация, основанная на непрерывной индикации отклонения текущей барометрической высоты ВС от ее расчетного значения;

вертолет - ВС тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакции воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

взлет - этап полета с момента начала ускоренного движения ВС с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленной высоты и скорости полета применительно к конкретному типу ВС;

взлетная дистанция вертолета - расстояние по горизонтали, проходимое вертолетом от точки старта, высоты зависания при вертикальном взлете или точки начала взлета с коротким разбегом, до точки, в которой несущий винт вертолета перешел на режим косой обдувки и вертолет выполнил набор высоты 10,7 м над рельефом местности по курсу взлета;

взлетная дистанция самолета - расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от места старта до точки, в которой самолет набирает высоту 10,7 м над ВПП и скорость не менее безопасной скорости взлета;

взлетно-посадочная полоса - основная часть летной полосы аэродрома, предназначенная для обеспечения разбега при взлете и пробега после посадки ВС;

вид воздушного судна - классификация ВС на основе установленных основных характеристик (самолет, планер, вертолет, свободный аэростат и другие);

видимость - видимость для авиационных целей, представляющая собой величину, превышающую наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне, или наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света примерно 1000 канделл на неосвещенном фоне;

видимость полетная - видимость из кабины пилота ВС в направлении полета;

видимость у земли - видимость на аэродроме, сообщаемая уполномоченным наблюдателем или автоматизированными системами;

визуальные метеорологические условия (далее - ВМУ) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их;

визуальное место ожидания - точка ожидания, определяемая путем визуального наблюдения, вблизи которой остается совершающее полет ВС в соответствии с диспетчерским разрешением, в том случае, когда навигация осуществляется по визуальным наземным ориентирам;

визуальный заход на посадку (Visual Approach) - заход на посадку по правилам полетов по приборам (далее - ППП), когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам;

внетрассовый маршрут - установленная траектория полета ВС, проходящая вне маршрутов ОВД;

воздушное движение - движение ВС, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома;

воздушная обстановка - одновременное взаимное расположение ВС и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства;

воздушная трасса - контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора;

абзац исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19;

воздушное судно, потерпевшее бедствие, - ВС, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или при падении серьезное повреждение или полностью разрушившееся, а также ВС, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома;

воздушное судно, терпящее бедствие, - ВС, оказавшееся в условиях, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность, которая не может быть устранена действиями экипажа;

возможности человека - способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности;

время полета вертолета (полетное время) - общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета, до момента полной остановки вертолета после окончания полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов;

время полета самолета (полетное время) - период времени от начала запуска первого двигателя с целью выполнения полета до момента выключения двигателей после посадки;

время полета (налет) по приборам - время, в течение которого пилот пилотирует ВС исключительно по приборам без использования внешних ориентиров;

время полета планера - общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета;

второй пилот - имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира ВС (исключение составляет пилот, находящийся на борту ВС исключительно с целью прохождения летной подготовки);

вынужденная посадка - посадка на аэродроме или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить дальнейший полет согласно плану полета;

высота (геометрическая) - расстояние по вертикали от уровня, принятого за начало отсчета, до данной точки;

высота абсолютная - расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня, точки или объекта, принятого за точку;

высота истинная - расстояние по вертикали, определяемое от точки на земной (водной) поверхности, расположенной непосредственно под объектом измерения, до этого объекта;

высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков. В случаях, когда нижнюю границу облаков определить невозможно, следует руководствоваться вертикальной видимостью;

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

высота перехода - установленная высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе заданного эшелона;

высота полета - расстояние по вертикали от определенного уровня до ВС;

высота начала визуальной оценки (далее - ВНВО) - установленная высота, с которой при заходе на посадку по ППП командир ВС до пролета высоты принятия решения при точном заходе на посадку или минимальной высоты снижения (далее - МВС) при неточном заходе на посадку определяет возможность продолжения захода на посадку;

высота принятия решения (далее - ВПР) - установленная абсолютная (DA) или относительная высота (DH) <*> при точном заходе на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат маневр прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) в случае, если до достижения этой высоты не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами <*> для продолжения захода на посадку, или положение ВС в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасность посадки;

<*> Абсолютная высота принятия решения отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения - от превышения порога ВПП.

<*> Необходимый визуальный контакт с ориентирами - видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения ВС и скорости его изменения по отношению к номинальной траектории полета. При полетах по категории III с использованием относительной высоты принятия решения необходимый визуальный контакт с ориентирами заключается в выполнении процедур, указанных для конкретных правил и условий полета.

главная ВПП - ВПП на аэродроме, расположенная, как правило, в направлении господствующих ветров и имеющая наибольшую длину в стандартных условиях;

главное юридическое лицо аэропорта - организация, выполняющая основные виды обеспечения полетов в аэропорту (на аэродроме), осуществляющая организацию взаимодействия всех служб и организаций по обеспечению полетов на данном аэродроме и имеющая соответствующий сертификат;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

глиссада - профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном участке захода на посадку;

градиент набора (снижения) - тангенс угла наклона траектории набора (снижения), выраженный в процентах;

граница действия разрешения - рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное экипажу ВС на выполнение полета;

абзац исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19;

григорианский календарь - общепринятый календарь, в котором обычные годы, насчитывающие 365 дней, и високосные годы, насчитывающие 366 дней, разделены на двенадцать последовательных месяцев;

давление атмосферное стандартное (QNE) - установленное значение давления 1013,2 гектопаскаля (760 миллиметров ртутного столба (далее - мм.рт.ст.) или 1013,2 миллибара, или 29,92 дюйма ртутного столба (далее - дм.рт.ст.);

дальность видимости на ВПП (далее - RVR) - расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию;

давление на аэродроме (QFE) - атмосферное давление на уровне превышения аэродрома или посадочного порога ВПП аэродрома;

давление на аэродроме (в пункте), приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH), - атмосферное давление, при установке которого на шкале барометрического высотомера, барометрическая высота аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой;

дельтадром (парадром) - участок земной поверхности со склоном, подготовленный и маркированный для размещения, взлета и посадки дельтапланов (парапланов);

демонстрационный полет - полет с целью показа возможностей ВС, летного мастерства (показ авиатехники, авиационный парад и другие);

дирижабль - летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой;

диспетчерская зона - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы;

диспетчерское обслуживание воздушного движения (управление воздушным движением (далее - УВД) - действия диспетчеров по управлению воздушным движением (далее - диспетчер УВД), направленные на предотвращение столкновений ВС между собой и с другими материальными объектами на земле и в воздухе, а также на ускорение и упорядочение потока ВС;

диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое органом ОВД командиру ВС, действовать в соответствии с условиями, установленными органами ОВД;

диспетчерский район - контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности от установленной границы над земной поверхностью;

диспетчерское указание - указание диспетчера УВД, обязывающее экипаж ВС выполнять конкретные действия;

задание на полет - документ установленной формы, разрешающий командиру ВС выполнение полета;

запас высоты над препятствиями (МОС) - минимальное расстояние по вертикали от ВС до горизонтальной поверхности, проходящей через наивысшую точку препятствия, учитываемого в установленных границах;

заход на посадку по ППП - участок полета, на котором выполняется процедура захода на посадку по установленной схеме с использованием радиотехнических средств под контролем органа ОВД с соблюдением ППП;

заход на посадку по кругу (Circling Approach) - дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

заявка на полет - документ установленного образца (план полета, повторяющийся план полета и другие), содержащий необходимые данные для обеспечения и выполнения полета;

значительное отклонение - не санкционированное органом ОВД отклонение ВС за пределы маршрута;

зона визуального маневрирования - зона, в пределах которой учитывается запас высоты над препятствиями для ВС, выполняющих заход на посадку по кругу;

зона запретная - часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой использование воздушного пространства без специального разрешения запрещено;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

зона ограничения - часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой использование воздушного пространства ограничено определенными условиями;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

зона ожидания - часть воздушного пространства установленных размеров, расположенная, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома и предназначенная для ожидания ВС своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому;

зона опасная - часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой в определенный период может осуществляться деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов ВС;

зона международная - часть воздушного пространства установленных размеров над территорией одного или двух соседних государств, использование которого осуществляется ВС договорившихся государств;

зона приземления - участок ВПП за ее порогом, предназначенный для первого касания ВПП приземляющимися ВС;

зональная навигация (далее - RNAV) - метод навигации, позволяющий ВС выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия радиомаячных навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации. RNAV подразделяется на три типа:

2D-RNAV - зональная навигация в горизонтальной плоскости;

3D-RNAV - зональная навигация в горизонтальной и вертикальной плоскостях;

4D-RNAV - зональная навигация в горизонтальной и вертикальной плоскостях и по заданному времени;

извещение для пилотов (далее - 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;

информация о движении - информация, исходящая от органа ОВД для предупреждения пилота о других известных или наблюдаемых ВС, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить столкновение;

кабинный экипаж - лица авиационного персонала, имеющие свидетельства бортпроводника или бортоператора и выполняющие на борту ВС обязанности, определенные им эксплуатантом;

квалификационная отметка - запись, сделанная в свидетельстве авиационного специалиста или имеющая к нему отношение, являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству;

командир ВС - пилот, назначенный эксплуатантом или в случае авиации общего назначения владельцем ВС выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета;

командно-летный состав - должностные лица авиационного персонала, имеющие действующие свидетельства летного состава и занимающие командную должность;

коммерческая воздушная перевозка - полет ВС для перевозки пассажиров, грузов или почтовых отправлений за плату или по найму;

компенсационный запас топлива - составная часть резервного топлива, предназначенная

для компенсации возможной неточности расчета и заправки топлива на полет, погрешностей прогноза метеоусловий, топливоизмерительной системы, отклонения фактических характеристик расхода топлива от расчетных, а также навигационных погрешностей и возможных ограничений, налагаемых органом ОВД относительно эшелона и маршрута следования, и для обеспечения эксплуатационной гибкости в случае разгерметизации кабины или отказа одного двигателя при полете по маршруту;

контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства;

комплексный пилотажный тренажер - любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа ВС, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа ВС;

тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики ВС определенного класса;

тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановке во время полета ВС по приборам;

конечный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам, в пределах которого производится выход в створ ВПП и снижение для посадки;

контролируемый аэродром - аэродром, на котором предоставляется диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

контролируемый полет - полет ВС, который обеспечивается диспетчерским ОВД;

контрольный пункт (ориентир) - характерный географический ориентир, относительно которого сообщается местоположение ВС при полетах по ПВП;

контрольная дальность видимости на ВПП - сообщенные значения RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соответствия установленным эксплуатационным минимумам;

контрольная точка аэродрома (КТА) - точка, определяющая географическое местоположение аэродрома и располагающаяся, как правило, в геометрическом центре главной ВПП;

контрольная точка конечного этапа захода на посадку (FAF) - контрольная точка (или точка) схемы захода на посадку по приборам, в которой начинается участок конечного этапа захода на посадку;

контрольная точка начального участка захода на посадку (IAF) - установленная процедурой захода на посадку по ППП контрольная точка, в которой начинается маневр захода на посадку;

контрольная точка ожидания - географическое место, используемое в качестве ориентира для схемы ожидания;

контрольная точка промежуточного участка захода на посадку (IF) - установленная процедурой захода на посадку по ППП контрольная точка, в которой начинается промежуточный участок захода на посадку;

конфигурация ВС - сочетание положений средств механизации крыла, шасси, внешних подвесок и других частей и агрегатов ВС, влияющее на его аэродинамические характеристики;

концевая полоса торможения (КПТ) - специально подготовленный прямоугольный участок в конце располагаемой дистанции разбега, предназначенный для остановки ВС в случае прерванного взлета;

крейсерский эшелон полета - эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета;

критическая зона ILS - зона, обозначенная на площади маневрирования, в пределах которой не должны находиться транспортные средства, включая ВС, в момент захода на посадку ВС по категорированному минимуму;

круг полетов - установленный маршрут (схема) в диспетчерской зоне, по которому или по части которого выполняются набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход ВС за пределы аэродрома;

летная полоса - часть летного поля аэродрома, включающая ВПП и концевые полосы торможения (если они предусмотрены), предназначенная для обеспечения взлета и посадки ВС и уменьшения риска повреждения ВС, выкатившихся за пределы ВПП, и обеспечения безопасности ВС, пролетающих над ней во время взлета и посадки;

летная проверка - определение уровня профессиональной подготовленности лиц летного состава в процессе выполнения ими задания на полет или на тренажере, сертифицированном для проведения летных проверок;

летная работа - деятельность, осуществляемая экипажем ВС при подготовке и выполнении полета;

летная тренировка - процесс практического обучения членов летного и кабинного экипажей с целью приобретения, восстановления или поддержания навыков, необходимых для выполнения полетов на ВС конкретного типа;

летная эксплуатация ВС - эксплуатация ВС, его систем и оборудования, осуществляемая экипажем в соответствии с РЛЭ, РПП и технологией работы членов экипажа конкретного типа ВС;

летное поле - часть аэродрома, на которой расположены одна или несколько летных полос со свободными зонами, рулежные дорожки, перроны, места стоянок и площадки специального назначения;

летно-инструкторский состав - лица авиационного персонала, имеющие действующее свидетельство летного состава, допуск к инструкторской работе по специальности и занимающие должность инструктора;

летно-методическая работа - комплекс мероприятий, направленных на разработку документов, регламентирующих организацию летной работы и выполнение полетов, а также на создание эффективной системы профессиональной подготовки летного состава в целях повышения уровня безопасности, регулярности и экономической эффективности полетов;

летный экипаж - лица авиационного персонала, имеющие свидетельства летного состава, на которых эксплуатантом, а для авиации общего назначения - владельцем ВС, возложены

обязанности связанные с управлением ВС в течение служебного полетного времени;

линия пути - проекция траектории полета ВС на поверхность земли, направление которой в любой ее точке выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления истинного, магнитного или условного меридианов;

маршрут ОВД - установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения ОВД;

маршрут RNAV - маршрут ОВД, установленный для полетов ВС, которые могут применять методы RNAV;

место ожидания у ВПП (предварительный старт) - определенное место, предназначенное для защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий или критической (чувствительной) зоны радиомаячной системы (далее - РМС), в котором рулящие ВС и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта;

местная воздушная линия (далее - МВЛ) - ограниченный по высоте и ширине коридор в воздушном пространстве, предназначенный для полетов ВС на высотах ниже эшелона перехода и обеспеченный полетно-информационным обслуживанием и аварийным оповещением;

местность горная - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с абсолютной высотой рельефа 1000 м и более;

местность равнинная - местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км;

местность холмистая - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями рельефа от 200 до 500 м в радиусе 25 км;

метеорологическая информация - сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических и прогнозируемых метеорологических условий;

метод назначения скорости по числу Маха (далее - метод числа М) - выполнение полета с числом М, назначенным органом ОВД для обеспечения установленных интервалов продольного эшелонирования между ВС для оптимального использования воздушного пространства на протяженных участках маршрутов ОВД;

минимальная высота снижения (далее - МВС) - указанная в схеме неточного захода на посадку или в схеме захода на посадку по кругу абсолютная или относительная высота, ниже которой снижение не должно производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами <*>;

<*> В случае захода на посадку по кругу необходим визуальный контакт с ориентирами в районе ВПП (порог ВПП или светосигнальные средства захода на посадку или другая маркировка, относящаяся к ВПП).

минимальная абсолютная высота в секторе (MSA) - наименьшая абсолютная высота, которая может быть использована и которая будет обеспечивать минимальный запас высоты 300 м (1000 футов) над всеми объектами, находящимися в секторе круга радиусом 46 км (25 морских миль), в центре которого расположено радионавигационное средство;

минимальный запас топлива - запас топлива на борту ВС, при котором допускается ограниченная во времени задержка или не допускается никакая задержка в полете;

минимум категорированный - установленные ИКАО предельные значения ВПР, видимости и (или) дальности видимости на ВПП для выполнения точного захода на посадку;

налет - суммарное время полета, в течение которого лицо авиационного персонала исполняло обязанности на борту ВС, в составе экипажа;

навигация (воздушная) - методы и средства формирования пространственно-временной траектории полета ВС;

навигационная система - совокупность навигационных средств, основанных на совместном использовании бортового и наземного (космического) оборудования, а также навигационное средство, состоящее из устройств с различными принципами определения навигационных параметров;

навигационное наведение - процедура непрерывного получения экипажем информации об отклонении ВС от заданной траектории или о требуемом курсе и высоте полета;

навигационное средство - специальное техническое устройство, используемое для целей аэронавигации;

начальный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам между контрольной точкой начального этапа захода на посадку и контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку или в соответствующих случаях контрольной точкой (или точками) конечного этапа захода на посадку;

необорудованная ВПП - ВПП, предназначенная для ВС, выполняющих только визуальный заход на посадку;

неточный заход на посадку и посадка - заход на посадку и посадка по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

обгоняющее воздушное судно - ВС, которое приближается к другому ВС со стороны хвостовой части с курсом, отличающимся от его курса следования на угол 70° и менее;

обледенение - отложение льда на различных частях ВС (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);

обратная схема захода на посадку - схема захода на посадку по ППП, позволяющая изменить направление полета на начальном участке захода на посадку, которая может включать стандартные развороты или обратные развороты на посадочный курс;

объединенный пакет аэронавигационной информации - пакет, состоящий из следующих элементов: сборник аэронавигационной информации (AIP), включая поправки и дополнения; циркуляры аэронавигационной информации; NOTAM и бюллетени предполетной информации; контрольные перечни и перечни действующих NOTAM;

оперативная точка - аэродром (посадочная площадка), с которой выполняются авиационные работы и на которой может осуществляться техническое обслуживание ВС;

организация летной работы - система мероприятий по управлению летной деятельностью, направленная на обучение и поддержание необходимого уровня профессиональной подготовки летного состава;

орнитологическая обстановка - нахождение птиц на определенной территории и воздушном пространстве над ней в какой-либо период времени;

особый маршрут RNAV (CDR) - маршрут RNAV или часть его, опубликованный в сборнике аэронавигационной информации, который может быть запланирован и использоваться при определенных условиях;

особые правила визуальных полетов (далее - ОПВП) - правила, которые разрешают выполнение некоторых видов полетов (поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы, оказание медицинской помощи населению, учебные и тренировочные полеты) при менее благоприятных метеорологических условиях, чем применяемых для полетов по ПВП;

основная точка - установленное географическое место, используемое для определения маршрута ОВД, траектории полета ВС и для других целей навигации и ОВД;

отказ средств радиотехнического обеспечения полетов и связи - непредвиденное обстоятельство, при котором продолжительность неработоспособного состояния средства превышает допустимое время, установленное нормативными правовыми актами по резервированию;

отклонившееся от курса воздушное судно - ВС, которое значительно отклонилось от заданной линии пути;

передача "блиндром" - передача информации с одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу;

перемещение (руление по воздуху) - движение вертолета над земной поверхностью в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли, и на скоростях, принятых для руления;

перечень минимального оборудования (далее - MEL) - перечень, предусматривающий эксплуатацию ВС в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с Типовым перечнем минимального оборудования (далее - MMEL) для данного типа ВС;

перечень отклонений от конфигурации (CDL) - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, утверждаемый государством разработчика, определяющий все внешние части типового ВС, которые могут отсутствовать в начале полета, и содержащий при необходимости любую информацию о соответствующих эксплуатационных ограничениях и изменениях летно-технических характеристик;

переходный слой - воздушное пространство между высотой перехода и эшелонем перехода;

перрон - часть летного поля аэродрома, подготовленная и предназначенная для размещения ВС в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) багажа, почтовых отправок или грузов, а также для выполнения других видов обслуживания;

план полета - определенные сведения о намеченном полете или части полета ВС, представляемые органам ОВД;

планирование летной работы - выработка порядка, последовательности и эффективных путей выполнения перспективных, текущих и оперативных планов работы авиационных организаций, подразделений и экипажей ВС в установленные сроки;

площадка, подобранная с воздуха, - земной (водный, ледовый) участок, соответствующий требованиям к посадочной площадке для данного типа ВС и подбираемый экипажем в полете (с воздуха) путем визуального осмотра и оценки его состояния;

площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон, места стоянок, площадки специального назначения, предназначенная для взлета, посадки и руления ВС;

повторяющийся план полета (RPL) - предоставляемый органу ОВД эксплуатантом для хранения и повторного использования план повторяющихся полетов, выполняемых на регулярной основе с одинаковыми основными особенностями;

поисково-спасательное воздушное судно - ВС, выделенное и (или) специально подготовленное для полетов по поиску и спасанию пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие;

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

полет ВС - перемещение или зависание ВС в воздушном пространстве;

полет визуальный - полет, когда пространственное положение ВС и его местоположение экипаж определяет визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

полет по приборам - полет, когда пространственное положение ВС, его местоположение, а также положение относительно других материальных объектов и сооружений экипаж определяет по приборам;

полет увеличенной дальности самолета с двумя газотурбинными силовыми установками (ETOPS) - любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками по маршрутам ОВД, на которых время полета с крейсерской скоростью (в условиях стандартной температуры и в штилевых условиях) при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает пороговое время;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

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

порог ВПП - начало участка ВПП, который может быть использован для посадки ВС;

пороговое время - время полета для самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками от какой-либо точки маршрута ОВД до соответствующего требованиям запасного аэродрома на маршруте (первоначально устанавливается равным 60 минутам). Пороговое время не является эксплуатационным ограничением;

посадка - этап полета от момента замедленного движения ВС с высоты начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до момента касания земной, водной или иной поверхности и окончания пробега (дросселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке);

посадочная дистанция - расстояние по горизонтали, проходимое самолетом с высоты 15,2 м (9 м - для самолетов со скоростью захода на посадку менее 200 км/ч при градиенте снижения не более 5%) над уровнем торца ВПП до полной его остановки;

посадочная площадка - земельный участок или специально подготовленная искусственная площадка, пригодные для взлета и посадки ВС;

посадочная прямая - установленная траектория движения ВС на конечном участке захода на

посадку;

послеполетные работы - стандартные эксплуатационные процедуры, выполняемые экипажем после завершения полета;

потерявшее ориентировку воздушное судно - ВС, выполняющее полет по ПВП, которое непреднамеренно значительно отклонилось от намеченной линии пути или экипаж которого сообщает о том, что он не уверен в своем местоположении;

полетная документация - написанные от руки или напечатанные документы, в том числе карты или формы, которые содержат информацию для полета;

правила визуальных полетов (далее - ПВП) - порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих летному экипажу ВС определять местоположение и пространственное положение ВС по наземным ориентирам и естественному горизонту, визуально выдерживать установленные интервалы между ВС, а также между ВС и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности, а при полетах на высотах ниже эшелона перехода, кроме того, выдерживать минимальный запас высоты над препятствиями, обходить искусственные препятствия путем визуального наблюдения за расположенной впереди местностью и выдерживать установленный маршрут с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств;

правила полетов по приборам - порядок выполнения полетов в условиях, при которых местоположение и пространственное положение ВС определяются по пилотажным и навигационным приборам;

превышение - расстояние по вертикали от среднего уровня моря до точки или уровня земной поверхности или связанного с ней объекта;

превышение (высота) аэродрома - превышение наивысшей точки главной ВПП;

представленный план полета (FPL) - план полета в том виде, в котором он представлен органу ОВД командиром ВС или его уполномоченным представителем без каких-либо последующих изменений;

предполетная подготовка - стандартная эксплуатационная процедура, выполняемая экипажем перед полетом;

предпосадочная подготовка - стандартная эксплуатационная процедура, выполняемая летным экипажем, как правило, перед снижением для захода на посадку и посадки;

препятствие - все неподвижные (временные или постоянные) и подвижные объекты или части их, которые размещены в зоне, предназначенной для движения ВС по поверхности, или которые возвышаются над определенной (условной) поверхностью, предназначенной для обеспечения безопасности ВС в полете;

прерванный заход на посадку (уход на второй круг) - установленный порядок маневрирования ВС при заходе на посадку, выполняемый летным экипажем при отсутствии возможности произвести посадку;

приборные метеорологические условия (далее - ПМУ) - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, которые ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий;

проверка практической работы члена экипажа - определение уровня профессиональной подготовленности члена экипажа на земле и в полете при выполнении им своих должностных

обязанностей;

промежуточный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по ППП между контрольной точкой промежуточного участка захода на посадку и контрольной точкой конечного этапа захода на посадку;

процедура ожидания - установленный порядок маневрирования при полетах по ППП, ПВП, позволяющий ВС оставаться в пределах определенного воздушного пространства;

профайлинг - комплекс специальных мероприятий, предусматривающий организацию наблюдения за пассажиром, изучение его поведения, исследование документов, а также опрос в целях выделения в пассажиропотоке подозрительных лиц, к которым применяются дополнительные меры контроля в интересах безопасности;

психоактивные вещества - алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители, а также сочетанное употребление наркотиков и использование других психоактивных веществ;

пункт передачи донесений - определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение ВС. Пункт передачи донесений устанавливается либо в качестве пункта "обязательной" передачи донесений либо "по запросу";

пункт обязательной передачи донесений - установленная основная точка, при пролете или как можно раньше после пролета которой, передается местоположение ВС, за исключением условий, устанавливаемых соответствующим органом ОВД;

рабочая площадь - часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления ВС, состоящая из площади маневрирования, перронов, мест стоянок, площадок специального назначения;

рабочий (эксплуатационный) план полета - план, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик ВС, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на соответствующих аэродромах и заданном маршруте ОВД;

радиолокационное наведение (векторение) - обеспечение навигационного наведения ВС посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора;

район авиационных работ - часть воздушного пространства, в пределах которого по установленным планам и графикам выполняются авиационные работы;

район поисково-спасательных работ - участок земной и (или) водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которых проводятся поисково-спасательные работы;

район полетной информации - часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которого осуществляются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение;

район полярный - часть земного шара, прилегающая к северному и южному географическим полюсам, ограниченная полярными кругами;

расчетное время прибытия при полетах по ППП - расчетное время прибытия ВС в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, - время прибытия ВС в точку над аэродромом. При выполнении полетов по ПВП - расчетное время прибытия ВС в точку над аэродромом;

режим полета - параметры полета ВС;

резервное топливо - топливо, необходимое на случай отклонения от плана полета, для компенсации несоответствия фактических и расчетных характеристик ВС, условий полета и включает в себя компенсационный запас топлива и АНЗ;

рейс - транспортный полет по маршрутам ОВД в одном направлении от начального до конечного аэропорта (пункта), предусмотренный планом полета;

рекомендация по предотвращению столкновения - предоставляемая органом ОВД рекомендация относительно маневров ВС в целях оказания помощи экипажу в предотвращении столкновения;

рельеф местности - естественная поверхность земли с учетом искусственных препятствий;

рубеж передачи управления (далее - РПУ) - установленный на маршруте руления или на траектории полета ВС рубеж (точка), на котором управление движением данного ВС передается от одного органа ОВД другому;

рубеж ухода (возврата) - рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода (возврата) с него на запасный аэродром количество топлива на борту ВС к расчетному времени прилета (прибытия) было не менее минимально установленного настоящими Правилами;

руление - движение ВС по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки;

самолет - ВС тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета;

сближение ВС - ситуация в которой, по оценке экипажа ВС или персонала ОВД, расстояние между ВС, а также их относительное местоположение и скорость таковы, что безопасность данных ВС может быть поставлена под угрозу.

Сближение ВС классифицируется следующим образом:

риск столкновения - категория ситуаций, когда в результате сближения ВС возникла серьезная опасность столкновения;

безопасность полета не гарантировалась - категория ситуаций, когда в результате сближения ВС их безопасность могла быть поставлена под угрозу;

риск столкновения отсутствовал - категория ситуаций, когда в результате сближения ВС не существовало опасности столкновения;

риск не определен - категория ситуаций со сближением ВС, когда отсутствие достаточно полной информации не позволяет определить существовавший риск столкновения, или нет достаточно убедительных данных или же имеющиеся данные противоречат друг другу и это не позволяет определить степень риска;

сборник аэронавигационной информации - выпущенная или санкционированная государством публикация (AIP), которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации, или документ, содержащий аэронавигационную информацию, необходимую для обеспечения полета ВС в пределах определенного воздушного пространства по маршрутам ОВД;

сверхлегкие летательные аппараты (далее - СЛА) - летательные аппараты, имеющие

максимальную взлетную массу не более 750 кг. СЛА подразделяются на безмоторные (дельтапланы, парaplаны и тому подобные) и моторные (мотодельтапланы, мотопарaplаны, автожиры и тому подобные);

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

сдвиг ветра - разность скоростей и (или) направлений ветра на верхней и нижней границе определенного слоя атмосферы;

сигнал бедствия - международный радиосигнал, передаваемый в ситуации, когда ВС и находящимся на нем пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

сигнал срочности - международный сигнал, передаваемый при возможной опасности для ВС и находящихся на нем пассажиров и экипажа;

скорость принятия решения на взлете - максимальная скорость самолета на разбеге при взлете, на которой при отказе критического двигателя возможно безопасное прекращение или продолжение взлета;

служба аэронавигационной информации - служба, созданная в конкретно установленной зоне действия, которая несет ответственность за предоставление аэронавигационной информации, аэронавигационных данных, необходимых для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации;

служебное полетное (рабочее) время - общее время с момента, когда член экипажа приступает к исполнению служебных обязанностей сразу по окончании времени отдыха и непосредственно перед выполнением полета или серии полетов, до момента, когда данный член экипажа полностью освобождается от исполнения всех служебных обязанностей после завершения этого полета или серии полетов;

снежный (пыльный) вихрь - снег (пыль), ухудшающий(ая) видимость из кабины вертолета, поднятый(ая) потоком от несущего винта вертолета при взлете или посадке;

специально уполномоченный орган в области ГА - государственный орган, которому Президентом Республики Беларусь или Советом Министров Республики Беларусь предоставлены полномочия в области деятельности ГА;

специальный полет по ПВП - полет по ПВП, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем ВМУ, разрешено органом ОВД;

стандартный маршрут вылета по приборам (SID) - установленный маршрут вылета по ППП, связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается полет по маршруту;

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

стандартный разворот - маневр, при котором выполняется отворот в сторону от линии заданного пути с последующим разворотом в противоположном направлении с таким расчетом, чтобы ВС вышло на ту же линию заданного пути и следовало по ней в обратном направлении. Стандартный разворот считается левым или правым в зависимости от направления начального отворота;

стандартная эксплуатационная процедура (SOP) - установленные правила, в которых авиационному персоналу, связанному с производством полетов, даются рекомендации относительно безопасных, эффективных, логически предсказуемых способов их выполнения;

старт исполнительный - место остановки ВС на ВПП перед началом разбега;

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

суперлегкий летательный аппарат - сверхлегкий летательный аппарат, который предназначен для пилотируемых полетов с одним человеком на борту, предназначен к использованию только для спортивных соревнований или развлечений, для него не требуется удостоверение о годности к полетам и внесение в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Беларусь, безмоторный имеет массу конструкции менее 70 кг, моторный имеет массу конструкции менее 115 кг (без учета веса поплавков и авиационных средств спасания), имеет емкость топливной системы не превышающую 19 л;
(абзац введен постановлением Минтранса от 25.08.2016 N 31-п)

схема типа "ипподром" - схема, позволяющая ВС уменьшить абсолютную высоту на начальном участке захода на посадку и (или) вывести ВС на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен;

текущий план полета - план полета, включающий возможные изменения, обусловленные последующими диспетчерскими разрешениями;

тип воздушного судна - все ВС одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик;

типовой перечень минимального оборудования (MMEL) - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа ВС, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила;

точка прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) - точка на схеме захода на посадку по приборам, в которой или до которой для обеспечения минимального запаса высоты над препятствиями должен начинаться полет по предписанной схеме прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);

точка переключения - точка, в которой при полете ВС по участку маршрута ОВД, определяемому с помощью ориентации на всенаправленные радиомаяки, ожидается перенос основной навигационной ориентации со средства, находящегося позади ВС, на следующее средство, находящееся впереди него;

точка пути (W/P) - конкретный географический пункт, используемый для определения маршрута RNAV или траектории полета ВС, применяющего RNAV. Точки пути обозначаются как:

точка пути "флай-бай" - точка пути, пролет которой предусматривается с упреждением разворота в целях обеспечения выхода на следующий участок маршрута или схемы по касательной;

точка пути "флай-овер" - точка пути, в которой начинается разворот с целью выхода на следующий участок маршрута или схемы;

точность полета - степень приближения фактической траектории полета ВС к заданной;

точность навигационных измерений - степень соответствия расчетного (измеренного) значения истинному значению определяемого навигационного элемента;

точный заход на посадку - заход на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку;

трассовый полет - полет ВС по маршруту ОВД;

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

узловой диспетчерский район - диспетчерский район, создаваемый обычно в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов;

управление ресурсами экипажа (CRM) - эффективное использование всех имеющихся ресурсов (членов экипажа, систем самолета, сопровождающего оборудования и других) с целью достижения безопасности и эффективности полета;

формат базы данных - структура записей и данных, порядок их размещения и взаимосвязь в базе данных;

целостность (навигационной системы) - способность навигационной системы выдавать пользователю своевременное предупреждение о невозможности ее использования;

целостность аэронавигационных данных - определенная гарантия того, что аэронавигационные данные и их значения не потеряны и не изменены с момента подготовки данных или санкционированного внесения поправки;

циркуляр аэронавигационной информации (AIC) - уведомление, содержащее информацию, которая не требует выпуска NOTAM или включения ее в сборник аэронавигационной информации (AIP), но которая касается вопросов безопасности полетов или аэронавигационных, технических, административных и юридических вопросов;

человеческий фактор - совокупность нравственных, социальных, психологических, физических, профессиональных и других качеств человека, оказывающих влияние на результаты его деятельности;

член летного экипажа - имеющий свидетельство авиационного специалиста член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением ВС в течение служебного полетного времени;

чрезвычайная ситуация - обстановка, сложившаяся в результате аварии, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые привели или могут повлечь за собой человеческие жертвы, вред здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей;

абзац исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19;

эксплуатант ВС - организация, гражданин, иной субъект гражданского права, имеющие в соответствии с законодательством воздушное судно (воздушные суда) на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления, а также на основании договора аренды, договора фрахтования или иного договора и использующие воздушное судно (воздушные суда) для полетов;

эксплуатационные минимумы аэродрома - ограничения использования аэродрома для:

взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и (или) видимости и при необходимости параметрами облачности;

посадки при выполнении точных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) ВПР, соответствующих эксплуатационной категории;

посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) ВПР; и

посадки при выполнении неточных заходов на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, абсолютной (относительной) МВС и при необходимости параметрами облачности;

эксплуатационные процедуры - общий термин, обозначающий процедуры выполнения правил производства полетов и эксплуатации ВС;

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

эшелон полета (FL) - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 1013,2 гектопаскаля (760 мм.рт.ст.) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления;

эшелонирование - вертикальное и горизонтальное рассредоточение ВС в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения.

ГЛАВА 2

СЕРТИФИКАЦИЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

6. Эксплуатант гражданского ВС обязан получить сертификат эксплуатанта ВС, удостоверяющий соответствие организации, гражданина или иного субъекта гражданского права установленным законодательством требованиям, за исключением организаций, граждан или иных субъектов гражданского права, эксплуатирующих планеры, дельтапланы, парaplаны, легкие летательные аппараты и СЛА, а также ВС любительской конструкции и аэростатические аппараты в некоммерческих целях.

7. Эксплуатант разрабатывает и в установленном порядке утверждает РПП согласно [приложению 1](#), руководство по качеству согласно [приложению 2](#).

8. Выдача эксплуатанту гражданского ВС сертификата эксплуатанта ВС производится специально уполномоченным органом в области ГА в порядке, определяемом авиационными [правилами](#).

ГЛАВА 3

ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА

9. Экипаж ВС состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников).

Состав экипажа ВС устанавливается в соответствии с требованиями РЛЭ ВС данного типа.

10. Полет ВС не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного РЛЭ ВС данного типа.

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

12. Летный экипаж ВС Республики Беларусь, как правило, состоит из граждан Республики Беларусь. Включение в летный экипаж гражданского ВС иностранных граждан и лиц без гражданства осуществляется в порядке, установленном специально уполномоченным органом в области ГА.

13. Авиационный персонал ГА в соответствии с занимаемыми ими должностями и выполняемыми функциональными обязанностями подразделяется на командно-летный, инспекторский, летно-инструкторский и летный состав <*>.

<*> В настоящих Правилах под командно-летным, инспекторским, летно-инструкторским и летным составом подразумеваются члены летного и кабинного экипажа (бортоператоры и бортопроводники), занимающие соответствующие должности.

14. Медицинское освидетельствование авиационного персонала ГА, определение состояния их здоровья осуществляется в порядке, определяемом авиационными правилами.

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

16. Члены летного экипажа ВС, оборудованного средствами радиосвязи, должны вести радиосвязь на русском или английском языках, а при выполнении международных полетов - на английском языке.

17. Члены экипажей ВС при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты в форменную (специальную) одежду и иметь при себе действующее свидетельство авиационного специалиста, сертификат члена экипажа и предъявлять их по требованию уполномоченных должностных лиц.

Для пилотов, выполняющих полеты на СуперЛА, не требуются документы летной или медицинской годности.
(часть вторая п. 17 введена постановлением Минтранса от 25.08.2016 N 31-п)

18. Полет не начинается, пока экипаж не убедится, что:

ВС подготовлено к полету;

аварийные приводные передатчики, бортовые самописцы, аварийно-спасательное оборудование, приборы и оборудование, предусмотренные для предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;

имеется документальное подтверждение о выполнении технического обслуживания ВС;

количество заправленного топлива, масла и специальных жидкостей (далее - спецжидкостей) достаточно для безопасного выполнения полета;

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

любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен.

19. Командир ВС подчиняется командиру своего авиационного подразделения,

вышестоящим командирам (начальникам), а в аэропортах вне базы в специальном отношении - представителю авиационной организации или лицу его заменяющему. Командир ВС:

19.1. обязан:

владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета;

знать уровень профессиональной подготовленности членов экипажа и принимать меры по его повышению, требовать от них сознательного отношения к служебным обязанностям;

организовывать работу членов экипажа на земле и в полете в соответствии с требованиями актов законодательства по обеспечению безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров;

соблюдать предполетный отдых и контролировать режим работы и отдыха членов экипажа при выполнении задания на полет;

уметь правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при принятии решения на выполнение полета и в полете, принимать решение на выполнение полета в соответствии с требованиями настоящих Правил;

отказаться от выполнения полета, если он считает его непосильным для себя и экипажа или не уверен в безопасности его выполнения;

в полном объеме готовиться к полету и руководить предполетной подготовкой экипажа;

контролировать в соответствии с РЛЭ и технологией работы членов экипажа состояние и готовность ВС, правильность его загрузки;

выполнять полет в соответствии с планом полета и требованиями настоящих Правил;

эксплуатировать ВС в соответствии с РЛЭ;

знать и соблюдать правила осматрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи, необходимые эксплуатационные процедуры;

знать фактическое количество пассажиров, груза, багажа, почтовых отправок на борту ВС;

проявлять заботу о пассажирах, принимать меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящегося на его борту багажа, груза, почтовых отправок, специального оборудования и полетной документации;

оказывать возможную помощь (не создающую угрозы для безопасности пассажиров, экипажа ВС и самого ВС) воздушным, морским и речным судам, а также людям, попавшим в опасность, терпящим или потерпевшим бедствие, при получении сигнала бедствия или при обнаружении их с немедленным сообщением соответствующему органу ОВД о месте и характере опасности или бедствия и оказываемой или возможной помощи;

осмотреть ВС в соответствии с РЛЭ после посадки и за руливания на стоянку, принять доклады от членов экипажа о результатах послеполетного осмотра, проверить правильность записей в бортовом журнале ВС о работе и состоянии авиационной техники;

провести разбор полета (полетов) в экипаже;

19.2. имеет право:

принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке ВС, сливе в полете топлива, сбросе багажа, груза и почтовых отправок, об изменении плана и режима полета, о прекращении полета и посадке ВС на запасном аэродроме или вынужденной посадке вне аэродрома, об обеспечении безопасности полета ВС;

отдавать в пределах своей компетентности любому гражданину, находящемуся на борту ВС, распоряжения и команды, подлежащие обязательному выполнению;

принимать все необходимые меры, в том числе и принудительные, к гражданам, создающим своими действиями угрозу для безопасности полета ВС и не подчиняющимся его распоряжениям и командам;

осуществлять личный контроль за безопасностью пассажиров в полете в случае угрозы для безопасности полета ВС;

изменять маршрут полета, осуществлять пересечение Государственной границы Республики Беларусь, выполнять посадку ВС на аэродроме, не предусмотренном заданием на полет, в случае возникновения угрозы для жизни и (или) здоровья пассажиров и членов экипажа ВС;

отступать от требований авиационных правил в экстремальной ситуации, грозящей гибелью людей, для спасения их жизни;

контролировать уровень профессиональных знаний и навыков экипажа ВС, а также качество работы авиационного персонала, обслуживающего ВС;

проверять сертификаты (свидетельства) членов экипажа ВС, а также наличие в них необходимых записей и отметок;

отстранять от выполнения задания на полет любого члена экипажа ВС, уровень подготовки которого не отвечает заданию на полет, и требовать его замены;

окончательно определять с учетом метеорологической и аэронавигационной обстановки необходимое количество топлива для заправки ВС;

отступать от плана полета, изменять (по возможности) в соответствии с установленными правилами режим полета в случае явной угрозы его безопасности, а также в целях спасения жизни людей, находящихся на борту ВС, с немедленным докладом об этом органу ОВД;

принимать решения и действовать в соответствии со сложившейся обстановкой независимо от указания органа ОВД в тех случаях, когда эти указания создают угрозу безопасности полета;

принимать решения о проведении в соответствии с [Воздушным кодексом](#) Республики Беларусь и иными актами законодательства досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, а также груза и почтовых отправок, перевозимых на ВС, бортовых запасов ВС в случае отсутствия подразделения авиационной безопасности;

принимать решение о прекращении полета и возвращении в пункт вылета, направлении на запасной аэродром или о вынужденной посадке вне аэродрома, когда продолжение полета небезопасно по условиям полета, состоянию здоровья членов экипажа и пассажиров, состоянию авиационной техники или другим причинам;

выполнять посадку при погоде ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома (минимальный запас топлива, состояние авиационной техники и другое);

производить в полете (при необходимости) досмотр ручной клади и багажа пассажиров, а

также - личный досмотр пассажиров в порядке, установленном законодательством;

производить (при необходимости) в аэропортах вылета, промежуточном, назначения контрольное взвешивание загрузки ВС;

выполнять маневр прерванного захода на посадку (уход на второй круг) исходя из условий и (или) обстоятельств, побудивших принять такое решение. Маневр прерванного захода на посадку, как правило, должен начинаться до минимально допустимых высот, определенных РЛЭ ВС, а в случае угрозы безопасности - независимо от высоты;

быть доверенным лицом эксплуатанта ВС, заключать от его имени договоры в интересах выполнения задания на полет, обеспечения безопасности полета ВС, жизни и (или) здоровья пассажиров, а также сохранности ВС;

19.3. несет ответственность за:

выполнение требований настоящих Правил, РПП, РЛЭ и других актов законодательства в части, его касающейся;

подготовку членов экипажа к выполнению данного полета;

безопасный исход каждого полета независимо от того, пилотирует ли он ВС лично или передал управление второму пилоту;

выдерживание установленного режима полета и точность самолетовождения;

соблюдение дисциплины членами экипажа;

организацию предполетного отдыха экипажа при работе в отрыве от базового аэродрома;

принимаемые решения;

своевременное внесение в бортовой журнал ВС замечаний об обнаруженных неисправностях на ВС на земле и в полете, об отклонениях в поведении ВС или в работе его систем;

соответствие указанного в бортовом журнале ВС остатка топлива его фактическому наличию при передаче ВС;

наличие на борту ВС установленных судовых документов, где это вменено командиру ВС в обязанности;

извещение ближайшего полномочного органа о любом происшествии с ВС, приведшим к серьезным телесным повреждениям или смерти любого лица, или нанесению существенного ущерба ВС, или имуществу, путем использования наиболее быстрых доступных ему средств.

20. Второй пилот подчиняется командиру ВС и вышестоящим командирам (начальникам).
Второй пилот:

20.1. обязан:

владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета в случае, если командир ВС по состоянию здоровья или другим причинам не может в полете выполнять свои обязанности;

соблюдать предполетный отдых;

уметь анализировать и правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при подготовке к полету и в полете;

в полном объеме готовиться к полету;

контролировать в соответствии с РЛЭ и технологией работы членов экипажа состояние и готовность ВС, правильность его загрузки;

проверять перед вылетом закрытие аварийных и грузовых люков, заправочных горловин, закрывать двери фюзеляжа на ВС, где это вменено второму пилоту в обязанность;

знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи, применяемые эксплуатационные процедуры;

своевременно докладывать в полете командиру ВС обо всех отклонениях и неисправностях в работе авиационной техники и оборудования ВС и давать предложения по их устранению;

проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира ВС меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящегося на его борту груза, багажа, почтовых отправок, специального оборудования и полетной документации;

принимать решения и действовать в соответствии со сложившейся в полете обстановкой, если командир ВС по состоянию здоровья или другим причинам не может выполнять свои обязанности;

выполнять в соответствии с РЛЭ маневр прерванного захода на посадку (уход на второй круг) с ВПР (МВС), если к этому моменту командиром ВС не было принято и не сообщено экипажу решение о выполнении посадки или об уходе на второй круг;

осмотреть ВС в соответствии с РЛЭ после посадки и за руливания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания;

20.2. имеет право:

управлять ВС на всех этапах полета после прохождения соответствующей подготовки и с разрешения командира ВС;

применять в полете права командира ВС в случае, когда командир ВС по состоянию здоровья или по другим причинам не может выполнять свои обязанности;

отказаться от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за благополучное завершение полета;

20.3. несет ответственность за:

выполнение требований настоящих Правил, РПП, РЛЭ и других актов законодательства в части, его касающейся;

размещение загрузки и крепление груза с соблюдением установленной центровки ВС и полетной массы (в соответствии с его обязанностями, определяемыми РЛЭ и технологией работы экипажа);

осмотрительность на рулении и в полете;

своевременность и правильность своих действий на ВПР (МВС) наравне с командиром ВС;

выдерживание параметров полета, заданных ему командиром ВС;

безопасный исход полета при пилотировании по разрешению командира ВС и в случае, когда командир ВС по каким-либо причинам не может выполнять свои обязанности в полете.

21. Штурман подчиняется командиру ВС, вышестоящим командирам (начальникам).
Штурман:

21.1. обязан:

знать приборное и навигационное оборудование ВС, методы применения навигационных средств и обеспечивать самолетовождение по маршрутам ОВД и схемам полета;

знать и соблюдать правила хранения и обращения со сборниками аэронавигационной информации по маршрутам ОВД и полетными картами;

подбирать необходимую справочную документацию;

соблюдать предполетный отдых;

уметь анализировать и правильно оценивать метеорологическую и аэронавигационную обстановку при подготовке к полету и в полете;

в полном объеме выполнять штурманскую подготовку к полету;

контролировать состояние и готовность приборного и навигационного оборудования ВС и эксплуатировать его в соответствии требованиями РЛЭ ВС;

знать и соблюдать правила осмотрительности, фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи, применяемые эксплуатационные процедуры;

своевременно докладывать в полете командиру ВС обо всех отклонениях и неисправностях и давать предложения по их устранению;

проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира ВС меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящегося на его борту груза, багажа, почтовых отправлений, специального оборудования и полетной документации;

осмотреть ВС в соответствии с РЛЭ после посадки и за руливания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания;

21.2. имеет право:

требовать от специалистов инженерно-авиационной службы (далее - ИАС) устранения обнаруженных неисправностей приборного и навигационного оборудования ВС;

отказаться от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за благополучное завершение полета;

21.3. несет ответственность за:

выполнение требований настоящих Правил, РПП, РЛЭ и других актов законодательства в части, его касающейся;

штурманскую подготовку к полету;

прием в исправном состоянии навигационного оборудования;

наличие на борту ВС полетных карт, справочных данных и сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД, необходимых для выполнения полета (полетов);

соблюдение правил использования воздушного пространства и точность самолетовождения.

22. Инженер бортовой (бортмеханик) подчиняется командиру ВС, вышестоящим командирам (начальникам). Инженер бортовой (бортмеханик):

22.1. обязан:

знать и выполнять правила эксплуатации ВС в соответствии с РЛЭ и нормативными правовыми актами в части, его касающейся;

соблюдать предполетный отдых;

принимать участие в подготовке ВС к полету и контролировать его готовность в соответствии с РЛЭ;

проверять перед вылетом закрытие заправочных горловин, аварийных и грузовых люков и дверей фюзеляжа в соответствии с РЛЭ;

уметь устранять в полете появившиеся и доступные для устранения неисправности авиационной техники;

выполнять своевременно команды командира ВС по управлению двигателями и системами ВС;

своевременно докладывать командиру ВС обо всех отклонениях и неисправностях и давать предложения по их устранению;

проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира ВС меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящегося на его борту груза, багажа, почтовых отправок, специального оборудования и полетной документации;

осмотреть в соответствии с РЛЭ ВС после посадки и за руливания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания;

оформить документацию, записать в бортовой журнал ВС замечания по работе авиационной техники и результатам осмотра, передать ВС в установленном порядке;

22.2. имеет право:

требовать от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей;

отказаться от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за благополучное завершение полета;

22.3. несет ответственность за:

выполнение требований настоящих Правил, РПП, РЛЭ и других актов законодательства в части, его касающейся;

прием ВС в исправном и подготовленном для полета состоянии;

соблюдение правил эксплуатации ВС на земле и в полете;

закрытие заправочных горловин, аварийных и грузовых люков, дверей фюзеляжа;

наличие на борту ВС установленных судовых документов, аварийно-спасательных средств, необходимого для полета количества топлива, масла, спецжидкостей и газов;

своевременную информацию командиру ВС о неисправностях авиационной техники.

23. Бортрадист подчиняется командиру ВС, вышестоящим командирам (начальникам).
Бортрадист:

23.1. обязан:

знать и эксплуатировать в соответствии с РЛЭ электро- и радиооборудование ВС, обеспечивать работу бортовых радиосредств и поддерживать устойчивую двустороннюю радиосвязь;

соблюдать предполетный отдых;

в полном объеме готовиться к полету;

контролировать состояние и готовность электро- и радиооборудования ВС;

знать и соблюдать фразеологию радиообмена и правила ведения радиосвязи, применяемые эксплуатационные процедуры, своевременно передавать командиру ВС метеорологическую информацию и информацию органа ОВД;

своевременно докладывать командиру ВС обо всех отклонениях и неисправностях и давать предложения по их устранению;

проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира ВС меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящегося на его борту груза, багажа, почтовых отправок, специального оборудования и полетной документации;

осмотреть ВС в соответствии с РЛЭ после посадки и за руливания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания;

23.2. имеет право:

требовать от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей электро- и радиооборудования ВС;

отказаться от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за благополучное завершение полета;

23.3. несет ответственность за:

выполнение требований настоящих Правил, РПП, РЛЭ и других актов законодательства в части, его касающейся;

обеспечение надежной работы бортовых радиосредств в полете и поддержание устойчивой двусторонней радиосвязи;

точность и своевременность принятых диспетчерских разрешений, метеорологической и другой информации и сообщений.

24. Бортпроводник подчиняется командиру ВС, вышестоящим командирам (начальникам).
Бортпроводник:

24.1. обязан:

знать и контролировать наличие, комплектность аварийно-спасательного и бытового оборудования ВС, эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ;

соблюдать предполетный отдых;

контролировать размещение пассажиров, багажа, груза, почтовых отправок на борту ВС и наличие сопроводительных документов на коммерческую загрузку рейса;

проводить профайлинг в отношении пассажиров после их посадки на борт ВС;

контролировать санитарное состояние ВС, поддерживать чистоту и порядок в пассажирских салонах и на рабочем месте;

своевременно докладывать командиру ВС о неисправностях бытового оборудования;

обеспечивать соблюдение пассажирами правил поведения на борту ВС, своевременно информировать командира ВС обо всех нарушениях этих правил;

проявлять заботу о пассажирах, принимать по указанию (разрешению) командира ВС меры по обеспечению их безопасности;

доложить по окончании полета командиру ВС свои замечания и получить оценку своей работы;

24.2. имеет право:

требовать от работников наземных служб устранения обнаруженных недостатков;

требовать от пассажиров, находящихся на борту ВС, пунктуального выполнения правил поведения;

отказаться от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за благополучное завершение полета;

24.3. несет ответственность за:

выполнение требований настоящих Правил, РПП, РЛЭ и других актов законодательства в части, его касающейся;

наличие на борту ВС необходимого запаса медицинских средств (медицинских аптечек);

принятие мер по соблюдению пассажирами правил поведения на борту ВС;

своевременную информацию командира ВС о нарушении пассажирами правил поведения;

соответствие фактического количества пассажиров, груза, багажа, почтовых отправок на борту ВС количеству, указанному в перевозочных документах.

25. Бортоператор подчиняется командиру ВС, вышестоящим командирам (начальникам).
Бортоператор:

25.1. обязан:

знать оборудование грузовой кабины (багажных отсеков) ВС и эксплуатировать его в соответствии с РЛЭ;

знать правила загрузки, размещения и крепления груза, порядок оформления необходимой документации;

знать и контролировать наличие и комплектность аварийно-спасательного и бытового оборудования грузовых кабин (багажных отсеков) ВС;

соблюдать предполетный отдых;

контролировать в соответствии с перевозочными документами и центровочным графиком наличие, размещение, крепление груза и исправность его упаковки;

своевременно докладывать командиру ВС о неисправностях оборудования;

обеспечивать соблюдение правил поведения на борту ВС сопровождающими лицами;

принимать меры по обеспечению сохранности ВС и находящегося на его борту груза;

доложить по окончании полета командиру ВС свои замечания и получить оценку своей работы;

25.2. имеет право:

требовать от специалистов ИАС устранения неисправностей оборудования грузовой кабины (багажных отсеков) ВС;

требовать от работников службы организации воздушных перевозок размещения и крепления груза в соответствии с центровочным графиком, устранения нарушений в упаковке груза;

отказаться от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за благополучное завершение полета;

25.3. несет ответственность за:

выполнение требований настоящих Правил, РПП, РЛЭ и других актов законодательства в части, его касающейся;

наличие, размещение и крепление на борту ВС груза в соответствии с перевозочными документами и центровочным графиком;

наличие на борту ВС медицинских аптечек.

26. Летчики-наблюдатели, бортоператоры, выполняющие специальные работы, другие специалисты, включенные в состав экипажа, подчиняются командиру ВС и выполняют свои обязанности в соответствии с должностными инструкциями.

РАЗДЕЛ II ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

ГЛАВА 4 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

27. Организация летной работы предусматривает комплекс мероприятий по управлению летными подразделениями и экипажами ВС с целью обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов.

28. Организация летной работы включает:

планирование летной работы;

профессиональную подготовку летного состава;

формирование экипажей ВС;

допуск летного состава к полетам;
летную проверку летного состава;
маршрутную тренировку;
предварительную подготовку экипажа;
предполетную подготовку экипажа;
полеты с проверяющим в составе экипажа;
разбор полетов;
подготовку по управлению ресурсами членов экипажей;
подготовку к перевозке опасных грузов;
подготовку к полетам в системе организованных треков;
контроль и анализ летной работы;
летно-методическую работу.

ГЛАВА 5

ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

29. Планирование летной работы осуществляется эксплуатантом с учетом норм полетного, служебного полетного времени и времени отдыха членов экипажей ВС.

30. Планирование летной работы осуществляется в соответствии с перспективными, текущими, оперативными (год, месяц, сутки) планами работы летной службы и летных подразделений авиационной организации.

31. Целью планирования летной работы является:

выполнение задач по удовлетворению нужд народного хозяйства и граждан;

обеспечение высокого уровня безопасности полетов;

обеспечение требуемого уровня профессиональной подготовленности командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава.

32. При составлении планов летной работы необходимо руководствоваться:

задачами, стоящими перед авиационной организацией;

требованиями настоящих Правил;

анализом организации летной работы и состояния безопасности полетов;

требованиями приказов, распоряжений и рекомендаций специально уполномоченного органа в области ГА и авиационной организации.

33. В летной службе авиационной организации при планировании летной работы разрабатываются:

план основных мероприятий на год;

план-график подготовки и проверки командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава на год;

план-график проверки экипажей, работающих в отрыве от базы (на период выполнения работ);

план работы летной службы на месяц.

34. Проект плана основных мероприятий летной службы на год перед утверждением руководителем авиационной организации должен рассматриваться на летно-методическом совете и предусматривать организацию и проведение:

инструктивно-методических совещаний командно-летного состава по подготовке летной службы к работе в осенне-зимний и весенне-летний периоды;

методических совещаний командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава летных подразделений по вопросам совершенствования организации летной работы;

методических совещаний командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава по вопросам профилактической работы, направленной на предотвращение авиационных происшествий и инцидентов, происходящих по вине летного состава;

конференций по особенностям управления ВС в ожидаемых условиях и особых ситуациях;

методических совещаний с резервом летного состава на замещение командно-летных должностей;

мероприятий по развитию учебно-методической базы и повышению эффективности ее использования в системе профессиональной подготовки летного состава;

других мероприятий в соответствии с положением о летной службе.

35. План-график подготовки и проверки командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава оформляется в соответствии с действующими в ГА нормативными правовыми актами и учитывает сведения на:

начальника летной службы авиационной организации;

заместителей начальника летной службы авиационной организации;

инспекторский состав авиационной организации;

командиров летных подразделений;

летно-инструкторский состав летной службы.

36. План работы летной службы на месяц предусматривает выполнение основных мероприятий по организации летной и методической работы из плана работы на год и текущих мероприятий.

37. Контроль выполнения планов осуществляет начальник летной службы или лицо, им назначенное.

38. При планировании летной работы в летном подразделении разрабатываются:

план работы на год;

план-график подготовки и проверки летного состава на год;

план работы на месяц;

план-график работы и отдыха летного состава на месяц.

39. Планы разрабатываются под руководством командира летного подразделения с привлечением необходимых специалистов и утверждаются начальником летной службы авиационной организации.

40. План-график подготовки и проверки летного состава на год оформляется в соответствии с действующими в ГА нормативными правовыми актами и учитывает сведения на командиров ВС и членов экипажей.

41. План работы летного подразделения на месяц предусматривает выполнение основных мероприятий по организации летной и методической работы из плана работы на год и текущих мероприятий.

42. План график работы и отдыха летного состава разрабатывается и ведется в соответствии с действующими в ГА нормативными правовыми актами.

Перед утверждением план-график должен быть согласован с профсоюзным комитетом.

43. Контроль выполнения планов осуществляет руководитель летного подразделения или лицо, им назначенное.

ГЛАВА 6

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА

44. Профессиональная подготовка летного состава проводится для допуска к самостоятельной работе, поддержания и совершенствования квалификации по специальности, управления ресурсами членов экипажа (далее - CRM) с учетом аспектов человеческого фактора в соответствии с установленными требованиями и включает:

первоначальную подготовку;

изучение и освоение порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС;

периодическую подготовку;

подготовку в летных подразделениях;

тренажерную подготовку;

сезонную подготовку;

продление срока действия свидетельства.

45. Первоначальная подготовка проводится в целях получения и закрепления профессиональных знаний и умений, удовлетворяющих требованиям, предъявленным при выдаче свидетельств авиационному персоналу, и необходимых для выполнения функциональных обязанностей в качестве члена экипажа ВС. Первоначальная подготовка:

45.1. пилотов и штурманов проводится в учреждениях образования ГА для подготовки данных специалистов;

45.2. инженеров бортовых (бортмехаников) проводится в учреждениях образования ГА по подготовке инженерно-технического персонала (далее - ИТП) с последующим изучением и освоением порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС;

45.3. бортпроводников, бортрадистов, летчиков-наблюдателей, бортоператоров грузовых ВС, бортоператоров, выполняющих специальные работы, проводится по специальным программам в учреждениях образования ГА для подготовки данных специалистов.

46. Изучение и освоение порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС проводится в учреждениях образования ГА, имеющих сертификат, специальное разрешение (лицензию) на образовательную деятельность, выданные в установленном законодательством порядке или признанные в Республике Беларусь. При этом:

46.1. порядок первоначального отбора и требования, предъявляемые к кандидатам для изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС, оговариваются в РПП эксплуатанта;

46.2. изучение и освоение порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС организуется и проводится по очной форме обучения. Организация подготовки включает:

подготовку учебно-методической документации;

подготовку преподавательского и инструкторского состава;

подготовку учебной базы;

отбор кандидатов;

организацию учебного процесса;

46.3. отбор кандидатов включает следующие этапы:

определение состава кандидатов;

определение медицинской годности;

оценка профессиональной и психологической подготовленности;

рассмотрение выдвинутых кандидатур и принятие решения;

46.4. отбор осуществляется в соответствии с требованиями к возрасту, квалификации, стажу работы по специальности, состоянию здоровья, образованию, профессиональным качествам;

46.5. медицинская годность кандидатов определяется авиационными правилами;

46.6. оценка профессиональных знаний проводится по результатам проверки, осуществляемой при продлении срока действия свидетельства авиационного специалиста;

46.7. летная подготовка (техника пилотирования, самолетовождения, практическая работа в воздухе) оценивается лицами командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава авиационной организации;

46.8. оценка общей психологической подготовленности кандидата и его личностных особенностей осуществляется психологом врачебно-летной экспертной комиссии (далее - ВЛЭК) в процессе периодического медицинского освидетельствования;

46.9. кандидаты, соответствующие требованиям при отборе, рассматриваются на летно-методическом совете и местной квалификационной комиссии (далее - МКК), после чего начальник летной службы авиационной организации выносит соответствующее решение;

46.10. на основании представления начальника летной службы авиационной организации,

решения летно-методического совета и протокола МКК издается приказ руководителя авиационной организации о направлении авиационного персонала в учреждения образования ГА для изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС;

46.11. зачисление кандидатов производится приказом руководителя учреждения образования ГА;

46.12. по окончании изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС авиационному специалисту выдается свидетельство установленного образца, которое дает право его владельцу выполнять полеты согласно программам подготовки летного состава в летных подразделениях в качестве члена экипажа на другом типе ВС (по специальности);

46.13. слушатели, получившие оценку по летной проверке "ниже стандарта" ("три") или две и более оценок "три" по профилирующим предметам теоретической подготовки, к полетам на другом типе ВС не допускаются. Решение о дальнейшей летной работе слушателя принимается в авиационной организации или специально уполномоченным органом в области ГА.

47. Периодическая подготовка летного состава проводится в целях совершенствования профессиональных знаний и практических умений, а для командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава - дополнительно в целях повышения уровня знаний и умений в организации летной и летно-методической работы. При этом:

47.1. основными формами периодической подготовки являются:

периодическая учеба в учреждениях образования ГА;

повышение классности;

учеба в высших авиационных учреждениях образования ГА;

47.2. периодическая подготовка проводится:

по специальности;

по английскому языку (для выполняющих международные полеты);

по авиационной безопасности;

по перевозке опасных грузов (выполняющих полеты по перевозке опасных грузов);

по подготовке инструкторского состава на специализированных курсах;

47.3. периодическая подготовка летного состава по специальности проводится один раз в три года в целях поддержания профессиональных знаний;

47.4. периодическая подготовка авиационного персонала по английскому языку в целях владения фразеологией радиообмена и общим английским языком проводится <*>:

демонстрирующих знание языка на рабочем уровне 4 шкалы оценки языковых знаний ИКАО - не реже одного раза в три года;

демонстрирующих знание языка на продвинутом уровне 5 шкалы оценки языковых знаний ИКАО - не реже одного раза в шесть лет;

<*> Рабочий уровень 4, продвинутый уровень 5 применяются с момента введения

требований ИКАО к уровню знания английского языка.

47.5. периодическая подготовка летного состава по авиационной безопасности проводится:

для членов летного экипажа ВС - один раз в четыре года;

для бортпроводников, бортоператоров - один раз в два года;

47.6. периодическая подготовка летного состава, а также нелетного авиационного персонала, связанного с перевозкой опасных грузов воздушным транспортом, проводится один раз в два года;

47.7. командно-летному, инспекторскому, летно-инструкторскому составу рекомендуется каждые три года чередовать прохождение периодической подготовки по специальности и на специализированных курсах инструкторского состава;

47.8. от прохождения периодической подготовки по специальности освобождаются на три года авиационные специалисты:

окончившие в процессе летной работы заочные факультеты высших учреждений образования ГА (по специальности);

повысившие класс специалиста ГА;

прошедшие изучение и освоение порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС;

47.9. летные специалисты, не прошедшие периодическую подготовку в установленные сроки (перерыв более установленного срока плюс три месяца), теряют право на выполнение полетов;

47.10. лица, допущенные к выполнению полетов в качестве пилота и штурмана на одном и том же типе ВС, проходят периодическую подготовку по программе пилотов.

48. Подготовка летного состава в летных подразделениях проводится с целью допуска авиационного специалиста к самостоятельной работе в производственных условиях в определенной летной должности, а также совершенствования и поддержания его профессиональной подготовленности. При этом:

48.1. для подготовки членов экипажей эксплуатант разрабатывает в соответствии с установленными в ГА требованиями программы подготовки, которые утверждаются специально уполномоченным органом в области ГА;

48.2. подготовка каждого специалиста летного состава к самостоятельной работе, как правило, должна проводиться одним лицом, имеющим квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор";

48.3. подготовка летного состава к самостоятельной работе проводится по специальным программам, которые утверждаются специально уполномоченным органом в области ГА, и подразделяется на:

ввод в строй после окончания учреждения образования ГА, изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС;

подготовку к выполнению нового вида авиационных работ;

подготовку к полетам в соответствующих метеоусловиях и времени суток;

подготовку по применению эксплуатационных процедур и использованию нового оборудования, установленного на ВС;

48.4. учет прохождения программ ведется в задании на тренировку;

48.5. ввод в строй командиров ВС и членов экипажа производится инструктором или инструктором-экзаменатором;

48.6. полеты по вводу в строй и первые 200 часов самостоятельного налета выполняются, как правило, в составе одного закрепленного экипажа;

48.7. ответственность за организацию подготовки летного состава к самостоятельной работе при всех видах подготовки возлагается:

на командира летного подразделения - в государственных авиационных организациях;

на заместителя руководителя авиационной организации по летной службе (начальника летной службы, шеф-пилота) - в авиационных организациях негосударственной формы собственности;

48.8. поддержание уровня профессиональной подготовленности включает теоретическую подготовку, практические занятия на авиационной технике и летную подготовку на ВС. При этом:

48.8.1. теоретическая подготовка проводится (при необходимости) решением начальника летной службы авиационной организации для изучения с летным составом поступивших изменений и дополнений в РЛЭ, доработок в конструкцию ВС и их систем;

48.8.2. теоретическая подготовка проводится в форме самостоятельной подготовки или классно-групповых занятий. Самостоятельная подготовка является основной формой теоретической подготовки летного состава. Для проверки знаний и уровня подготовленности членов экипажа ВС проводится собеседование или тестирование с использованием специализированных компьютерных программ, утвержденных специально уполномоченным органом в области ГА;

48.8.3. в случаях выявления недостаточности знаний у лиц летного состава им могут быть выданы индивидуальные задания в виде контрольных вопросов, по которым необходимо представить письменные ответы или пройти собеседование с командно-летным или летно-инструкторским составом, выдавшим задание. После проведения контроля знаний делается отметка в журнале учета профессиональной учебы лицом, проводившим контроль;

48.8.4. тематика теоретической подготовки согласовывается с инженерно-авиационной службой (далее - ИАС);

48.8.5. специалисты, проводящие занятия с летным составом, перед началом занятий должны представить учебный материал (конспекты, планы занятий) на утверждение начальнику летной службы авиационной организации. Учебный материал не требуется, если он изложен в удобном для преподавания и изучения виде в нормативных правовых технических актах, РПП, РЛЭ. После проведения занятий учебные материалы остаются в летно-методическом классе авиационной организации;

48.8.6. учет классно-групповых занятий ведется в журнале учета профессиональной подготовки;

48.8.7. для лиц летного состава, отсутствующих на занятиях, изученный на занятиях материал включается в их самостоятельную подготовку с последующей проверкой знаний;

48.8.8. практические занятия на авиационной технике проводятся:

для подготовки по планам профессиональной учебы, а также по программам подготовки. Учет прохождения занятий ведется в журнале учета профессиональной учебы;

по использованию аварийно-спасательного оборудования и проверке аварийных процедур;

48.8.9. ответственность за обеспечение практических занятий возлагается на руководящий состав ИАС.

49. Тренажерная подготовка летного состава проводится в целях приобретения, поддержания и совершенствования практических умений по действиям экипажа в различных условиях и аварийной остановке в полете. При этом:

49.1. тренажерная подготовка осуществляется по программам, утвержденным специально уполномоченным органом в области ГА;

49.2. все лица летного экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы, обязаны проходить полугодовую тренировку на тренажерах ВС в объеме не менее трех часов;

49.3. срок действия тренажерной подготовки составляет шесть календарных месяцев в дополнение к остатку месяца проведения тренировки. Если тренировка проводится в пределах последних двух календарных месяцев срока действия предыдущей тренировки, то срок действия продляется на шесть календарных месяцев от даты истечения предыдущей тренировки;

49.4. в счет полугодовой тренировки на комплексном тренажере разрешается учитывать любой вид тренажерной подготовки, если она содержала элементы полугодовой тренировки;

49.5. планирование тренажерной подготовки производится командирами летных подразделений на каждый месяц. При составлении суточного плана полетов в нем указываются экипажи, направляемые на тренажер;

49.6. кроме плановых тренировок и проверок на тренажере могут назначаться внеплановые по распоряжению начальника летной службы авиационной организации и по указаниям специально уполномоченного органа в области ГА;

49.7. тренажерная подготовка включает:

наземную подготовку;

отработку элементов полета на тренажере;

послеполетный разбор;

49.8. все виды тренажерной подготовки проводит инструкторский состав тренажера. Разрешается выполнять тренировку (проверку) авиационных специалистов лицами командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава авиационной организации, допущенными к полетам на данном типе ВС и имеющими квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор";

49.9. при отсутствии комплексного тренажера соответствующего типа ВС тренажерная подготовка заменяется тренажем в кабине ВС;

49.10. тренаж в кабине ВС засчитывается также и пилоту-инструктору, проводившему тренировку экипажа, состоящего только из пилотов.

50. Сезонная подготовка направлена на повышение уровня теоретических знаний и практических навыков авиационного персонала и проводится два раза в год при переходе к полетам в ОЗП и ВЛП.

Порядок организации и проведения сезонной подготовки определяется авиационными правилами. При этом:

50.1. эксплуатант разрабатывает и вносит в РПП порядок проведения сезонной подготовки;

50.2. срок и организация подготовки определяются приказом авиационной организации. Сезонная подготовка в авиационных подразделениях осуществляется в соответствии с планом подготовки, являющимся разделом единого (комплексного) плана подготовки авиационной организации к работе в ОЗП (ВЛП);

50.3. организация подготовки летной службы к работе в ОЗП (ВЛП) включает:

теоретическую подготовку летного состава к работе в предстоящий период;

проверку знаний летного состава по особенностям эксплуатации авиационной техники и выполнения полетов в предстоящий период (прием зачетов);

предварительную подготовку (при выполнении авиационных работ);

летную подготовку на самолетах 4-го класса и вертолетах всех классов и категорий;

летно-техническую конференцию по обмену опытом летной и технической эксплуатации ВС в предшествующих аналогичных периодах;

допуск летного состава к работе в ОЗП (ВЛП);

контроль и анализ подготовки авиационного подразделения к работе в ОЗП (ВЛП);

50.4. теоретическая подготовка при сезонной подготовке к полетам организуется и проводится в форме самостоятельной подготовки по тематике, изложенной в РПП эксплуатанта и в рекомендациях специально уполномоченного органа в области ГА;

50.5. летный состав самостоятельно изучает предоставленный материал, прибегая к консультации преподавателей из числа лиц командно-летного и летно-инструкторского состава, определенных приказом начальника летной службы авиационной организации;

50.6. по каждой теме (по специальностям), указанной в плане проведения подготовки, авиационный специалист сдает зачет, при этом допускается досрочная сдача всех или части зачетов;

50.7. зачеты принимаются преподавателями из числа лиц командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава, определенных приказом начальника летной службы авиационной организации, с оформлением зачетной ведомости;

50.8. допускается сдача зачетов с применением компьютерной техники в соответствии с процедурами, внесенными в РПП эксплуатанта;

50.9. на летно-технической конференции делаются доклады по наиболее сложным вопросам, уточняются особенности эксплуатации ВС в предстоящий период, изучаются анализы состояния летной работы и обеспечения безопасности полетов в предшествующие аналогичные периоды, обстоятельства и причины авиационных происшествий и инцидентов, обусловленных особенностями эксплуатации ВС в ОЗП (ВЛП);

50.10. рекомендуется проведение летно-технической конференции с привлечением специалистов ИАС по типам ВС и специалистов ОВД;

50.11. командно-летный, инспекторский и летно-инструкторский состав проходит сезонную подготовку по типам ВС и обязательно присутствует на летно-технической конференции;

50.12. допуск командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава к работе в предстоящий период оформляется приказом авиационной организации пофамильно и заносится в летную книжку;

50.13. контроль подготовки летного состава к работе в ОЗП (ВЛП) проводится комиссией, назначенной приказом авиационной организации;

50.14. контроль подготовки авиационных организаций к работе в ОЗП (ВЛП) проводится комиссиями специально уполномоченного органа в области ГА.

51. Продление срока действия свидетельства является подтверждением квалификации по классности и осуществляется специально уполномоченным органом в области ГА, в соответствии с требованиями авиационных правил. При этом:

51.1. продление срока действия свидетельства (подтверждение в классе) производится на основании медицинского заключения, результатов проверки знаний и летных проверок. Оценки проверки знаний действительны в течение 12 месяцев, а летных проверок - 3 месяцев;

51.2. ответственность за своевременность продления срока действия свидетельства несут лица командно-летного состава и старшие специалисты летной службы авиационной организации (по направлениям деятельности). Ответственность за организацию и проведение мероприятий по продлению срока действия свидетельства возлагается на командиров летных подразделений;

51.3. планирование и проведение мероприятий по продлению срока действия свидетельства командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава осуществляется в соответствии с годовыми планами;

51.4. результаты проверки знаний и летной проверки записываются в представлении на продление срока действия свидетельства авиационного специалиста;

51.5. запись о продлении срока действия свидетельства оформляется в свидетельстве авиационного специалиста специально уполномоченным органом в области ГА;

51.6. срок действия свидетельства определяется авиационными правилами.

52. Профессиональная подготовка членов экипажей ВС проводится на основании руководств по тренировке экипажей, утвержденных специально уполномоченным органом в области ГА. (в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

ГЛАВА 7

ФОРМИРОВАНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

53. Эксплуатант разрабатывает порядок формирования экипажей ВС и вносит его в РПП.

54. Количественный состав экипажа должен соответствовать требованиям РЛЭ типа ВС.

55. Разрешается формирование экипажей, имеющих в составе двух пилотов (командиров ВС) равной квалификации (одинаковый уровень подготовки, минимум, допуск к видам работ). Один из командиров ВС назначается старшим, на которого выписывается задание на полет. Второй командир ВС находится на правом пилотском сидении и выполняет обязанности второго

пилота.

56. При формировании экипажа в его состав можно включать не более одного члена экипажа (кроме бортрадиста и бортоператора), имеющего самостоятельный налет менее 200 часов на данном типе ВС.

В первый год освоения авиационной организацией новых типов ВС по согласованию с специально уполномоченным органом в области ГА допускается отступление от указанного требования по налету часов.

57. Полеты по вводу в строй командира ВС и не менее 50 первых самостоятельных полетов (50 часов - для самолетов 4-го класса и вертолетов всех классов и категорий) выполняются, как правило, в составе одного закрепленного экипажа.

58. При невозможности использования запланированного для выполнения полета экипажа он должен быть заменен резервным. При отсутствии резервного экипажа допускается замена одного из членов запланированного летного экипажа в день вылета. Замена членов летного экипажа (кроме бортрадиста) производится с разрешения начальника летной службы авиационной организации, его заместителя или дежурного командира.

59. Замена членов летного экипажа в день вылета, командир ВС которого имеет самостоятельный налет на данном типе менее 200 часов, не допускается.

60. При необходимости выполнения полета в условиях, к которым экипаж не допущен, начальнику летной службы авиационной организации (его заместителю, дежурному командиру) предоставляется право в день вылета включить в состав экипажа проверяющего (инструктора).

61. В состав экипажа могут быть включены стажеры, но не более одного человека из числа летного экипажа и не более одного человека из числа кабинного экипажа. Стажер подчиняется командиру ВС, вышестоящим командирам (начальникам) и члену экипажа, непосредственно занимающемуся его стажировкой. При этом:

61.1. при подготовке к полету и в полете, стажер выполняет функциональные обязанности члена экипажа, в должности которого он стажировается и чье рабочее место занимает;

61.2. стажер по согласованию с командиром ВС пользуется правами члена экипажа, в должности которого он стажировается, и в пределах, предоставленных ему лицом, занимающимся непосредственно его стажировкой;

61.3. ответственность за своевременность, полноту, правильность выполнения функциональных обязанностей и принимаемых стажером решений возлагается на члена экипажа, непосредственно занимающегося его стажировкой.

62. При формировании экипажа для выполнения авиационных работ:

сведения о специалистах организации, в интересах которой производятся авиационные работы (далее - заказчик), имеющих действующие свидетельства авиационного персонала и включаемых в состав экипажа, представляются организацией заказчика не позднее 10 дней до начала проведения предварительной подготовки экипажа;

начальник летной службы авиационной организации проверяет у авиационных специалистов заказчика наличие допуска к данному виду авиационных работ с целью допуска их к прохождению предварительной подготовки;

после завершения предварительной подготовки издается приказ авиационной организации о формировании экипажа с включением в него авиационных специалистов заказчика для

определенного вида авиационных работ.

ГЛАВА 8

ДОПУСК ЛЕТНОГО СОСТАВА К ПОЛЕТАМ

63. Допуск командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава к самостоятельным полетам, а также к видам авиационных работ осуществляется после их летной тренировки и летной проверки согласно программам подготовки, утвержденным специально уполномоченным органом в области ГА.

64. Члены экипажей могут быть допущены к выполнению полетов на ВС:

пилоты, штурманы, инженеры бортовые (бортмеханики), бортрадисты, бортоператоры - не более двух типов;

пилоты легких ВС и СЛА - не более трех типов;

летчики-наблюдатели - не более четырех типов;

бортпроводники - не более пяти типов.

65. Лица инспекторского состава специально уполномоченного органа в области ГА, командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава авиационных организаций могут быть допущены к выполнению полетов на ВС:

пилоты - не более трех типов;

пилоты легких ВС и СЛА - не более четырех типов;

штурманы - не более трех типов;

инженеры бортовые (бортмеханики) - не более трех типов;

бортрадисты, бортоператоры - не более трех типов;

бортпроводники - не более пяти типов.

66. Допуск пилотов, инженеров бортовых (бортмехаников) к полетам на нескольких типах ВС производить при налете на каждом типе не менее 200 часов. Для пилотов СЛА (самолет, вертолет):

66.1. имеющих налет на СЛА не менее 100 часов и квалификационную отметку о классе: "СЛА (самолет, вертолет) однодвигательный, сухопутный (гидросамолет), с одним пилотом", допуск к полетам на других СЛА (самолет, вертолет) оформляется приказом руководителя авиационной организации;

66.2. допуск к полетам на другие СЛА (самолет, вертолет) производится после:

изучения РЛЭ данного типа СЛА, летно-технических характеристик и его особенностей;

проведения тренажа в кабине СЛА в объеме не менее трех часов, под руководством пилота, имеющего опыт полетов на данном СЛА и квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор";

проведения наземной и предварительной подготовки;

выполнения двух тренировочных полетов в аэродромных условиях и двух тренировочных

полетов по видам авиационных работ под контролем с земли пилотом, имеющим квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор". При наличии второго кресла проверяющий может находиться на борту СЛА;

оформления документации в соответствии с требованием настоящих Правил.

67. Лица командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава допускаются к выполнению полетов при наличии у них:

действующего свидетельства авиационного персонала;

действующего медицинского сертификата;

действующих летных проверок;

действующей тренажерной подготовки;

действующей сезонной подготовки;

действующей периодической подготовки;

действующего документа по перевозке опасных грузов воздушным транспортом, если в предстоящем полете будет осуществляться перевозка опасных грузов;
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 11.10.2013 N 40)

действующего свидетельства по авиационной безопасности (с 01.01.2008);

допуска к видам авиационных работ;

действующей проверки по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию;

необходимого предполетного отдыха, соблюдения норм полетного, служебного полетного времени и рабочего времени за учетный период;

маршрутной летной тренировки (если она необходима);

соблюдения условий прохождения предварительной подготовки.

68. Планирование летных тренировок и проверок осуществляется в плане-графике летных тренировок и проверок летного состава и учитывается при составлении месячных и суточных планов. При этом:

68.1. летную тренировку осуществляют авиационные специалисты, имеющие квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор";

68.2. основанием для допуска является заключение инструктора, проводившего летную тренировку, а также заключение инструктора-экзаменатора, проводившего летную проверку.

69. Подготовка летного состава для допуска к инструкторским полетам и получения квалификационной отметки "инструктор" или "инструктор-экзаменатор" осуществляется в соответствии с программами подготовки, утвержденными специально уполномоченным органом в области ГА. При этом:

69.1. для получения квалификационной отметки "инструктор" необходимо:

иметь налет не менее 500 часов на данном типе ВС в качестве командира ВС (штурмана, инженера бортового, бортмеханика, бортрадиста, бортоператора, бортпроводника);

иметь налет не менее 200 часов на данном типе ВС, из них 100 часов в качестве командира ВС - для легких ВС и СЛА;

пройти курс теоретической подготовки в учреждении образования ГА по подготовке инструкторского состава;

пройти курс летно-методической подготовки по утвержденным специально уполномоченным органом в области ГА программам под руководством инструктора-экзаменатора;

пройти летную проверку для получения квалификационной отметки "инструктор";

69.2. если авиационный специалист имел квалификационную отметку "инструктор" на другом типе ВС, для получения ему данного допуска на вновь освоенном типе ВС необходимо выполнить не менее 15 самостоятельных полетов (15 часов - для легких ВС, СЛА и вертолетов всех классов и категорий);

69.3. обладатели квалификационной отметки "инструктор" имеют право проводить:

все виды летной подготовки;

летную подготовку по программам первоначальной подготовки соответствующих авиационных специалистов с разрешения специально уполномоченного органа в области ГА;

летную подготовку по программам изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС соответствующих авиационных специалистов с разрешения специально уполномоченного органа в области ГА;

летную подготовку по программам допуска летного состава к полетам с использованием эксплуатационных процедур;

маршрутные тренировки (пилот-инструктор, штурман-инструктор);

летные проверки вторых пилотов (пилот-инструктор);

69.4. допуск "инструктор" присваивается приказом руководителя авиационной организации с записью в летную книжку. В свидетельство авиационного специалиста квалификационная отметка "инструктор" вносится специально уполномоченным органом в области ГА. Срок действия квалификационной отметки "инструктор" - три года. Для продления квалификационной отметки выполняется летная проверка и вносится в летную книжку;

69.5. для получения квалификационной отметки "инструктор-экзаменатор" необходимо:

иметь квалификационную отметку "инструктор" на данном типе ВС;

иметь налет не менее 1000 часов на данном типе ВС в качестве командира ВС (штурмана, инженера бортового, бортмеханика, бортрадиста, бортоператора, бортпроводника), из них не менее 250 часов в качестве инструктора;

иметь налет не менее 500 часов на данном типе ВС, из них не менее 120 часов в качестве инструктора, - для легких ВС и СЛА;

пройти летную проверку для получения квалификационной отметки "инструктор-экзаменатор";

69.6. если авиационный специалист имел квалификационную отметку "инструктор-экзаменатор" на другом типе ВС, для получения данной квалификационной отметки на вновь

освоенном типе необходимо выполнить:

30 полетов, из них 10 полетов в качестве инструктора;

30 часов, из них 10 часов в качестве инструктора, - для легких ВС, СЛА и вертолетов всех классов и категорий;

69.7. квалификационная отметка "инструктор-экзаменатор" присваивается приказом специально уполномоченного органа в области ГА по представлению руководителя авиационной организации и вносится в свидетельство авиационного специалиста. Срок действия квалификационной отметки "инструктор-экзаменатор" - три года. Для продления квалификационной отметки выполняется летная проверка с записью в летную книжку;

69.8. обладатели квалификационной отметки "инструктор-экзаменатор" имеют право проводить:

все виды летной подготовки;

первоначальную подготовку инструкторов;

летные проверки в соответствии с утвержденными программами летной подготовки;

летные проверки в установленные сроки;

летные проверки при повышении в классе;

69.9. обладатели квалификационной отметки "инструктор-экзаменатор" могут проводить летные проверки по программам первоначальной подготовки или по программам изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС соответствующих авиационных специалистов, если они имеют допуск к данным видам подготовки в качестве инструктора;

69.10. штурманы, имеющие квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор", могут быть допущены к лидированию иностранных ВС любого типа после прохождения подготовки по программе, утвержденной специально уполномоченным органом в области ГА;

69.11. инструктор-экзаменатор может проводить летные проверки на данном типе ВС у других инструкторов или инструкторов-экзаменаторов независимо от занимаемой должности в любой авиационной организации;

69.12. при освоении новой авиационной техники по согласованию со специально уполномоченным органом в области ГА для получения квалификационной отметки "инструктор" или "инструктор-экзаменатор" разрешается уменьшение требуемого налета.

70. Для получения допуска к полетам с правого пилотского сиденья командиров ВС, указанных в [пункте 55](#) настоящих Правил, проводится:

тренировка на комплексном тренажере (в объеме полугодовой тренировки) для отработки навыков техники пилотирования и взаимодействия в экипаже;

тренировка на ВС в объеме не менее двух полетов;

летная проверка в производственных условиях в объеме не менее двух полетов, один из которых ночью (допущенных к полетам ночью).

Допуск к полетам с правого пилотского сиденья командиров ВС оформляется в задании на тренировку, а после приказа авиационной организации записывается в летной книжке и вносится

в свидетельство пилота специально уполномоченным органом в области ГА.

71. Допуск к полетам по времени суток и видам шасси на самолетах 4-го класса и вертолетах всех классов и категорий осуществляется по программам подготовки, утвержденным специально уполномоченным органом в области ГА.

72. Для поддержания летной квалификации командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава необходимо выполнить не менее трех самостоятельных полетов (трех полетов - для вторых пилотов) в течение 90 предшествующих дней в маршрутных (аэродромных) условиях.

73. Самостоятельные полеты выполняются лицами командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава:

включенными в задание на полет в качестве проверяющих, в том числе на отдельных этапах маршрута полета;

в качестве командира ВС с левого пилотского сиденья;

другими авиационными специалистами - в качестве членов экипажа на своих рабочих местах.

74. При полетах на нескольких типах ВС установленное количество самостоятельных полетов должно выполняться на каждом типе ВС.

75. При невыполнении установленных норм самостоятельных полетов командно-летный, инспекторский, летно-инструкторский и летный состав обязан пройти тренировку в объеме недостающих полетов с проверяющим на борту.

76. Курсанты, студенты и слушатели учреждений образования ГА, а также члены экипажа ВС, не имеющие действующего свидетельства авиационного специалиста или допуска к полетам на ВС данного типа, включаются в задание на полет в соответствии с утвержденными программами.

77. Допуск после перерыва в полетах на данном типе ВС командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава осуществляется при условии прохождения процедур, которые определяются в зависимости от длительности перерыва. При этом:

77.1. допуск после перерыва от 30 до 90 дней осуществляется после:

изучения руководств и документов специально уполномоченного органа в области ГА (авиационной организации), уделяя особое внимание ограничениям, изменениям правил эксплуатации типа ВС и правил выполнения полетов, и осуществляется путем самостоятельной подготовки, прибегая к консультации командно-летного и (или) летно-инструкторского состава с контролем качества усвоения;

предварительной подготовки, тренажерной подготовки (в объеме полугодовой тренировки) или летной тренировки в маршрутных (аэродромных) условиях в объеме двух полетов - для пилотов, штурманов, инженеров бортовых (бортмехаников);

предварительной подготовки и летной тренировки в объеме двух полетов в маршрутных (аэродромных) условиях - для командиров ВС и других членов летного экипажа, выполняющих полеты на ВС данного типа в течение первого года;

допуск оформляется в задании на тренировку;

77.2. допуск после перерыва от 90 дней до одного года осуществляется после:

изучения руководств и документов специально уполномоченного органа в области ГА, уделяя особое внимание ограничениям, изменениям правил эксплуатации типа ВС и правил выполнения полетов. Занятия проводятся командно-летным и (или) летно-инструкторским составом с контролем качества усвоения;

тренировки на тренажере (при невозможности провести тренажерную подготовку допускается тренаж в кабине) в объеме не менее трех часов с отработкой элементов полугодовой тренировки;

предварительной подготовки;

летной тренировки в маршрутных (аэродромных) условиях в объеме двух полетов - для пилотов, штурманов, инженеров бортовых (бортмехаников);

летной тренировки в маршрутных (аэродромных) условиях или выполнения авиационных работ - в объеме двух полетов, не менее четырех часов - для пилотов легких ВС и вертолетов всех категорий (двух часов - для пилотов СЛА);

летной проверки в объеме двух полетов;

оформления допуска в задании на тренировку и летной книжке;

77.3. для бортрадистов, бортоператоров и бортпроводников допускается выполнение двух полетов;

77.4. летную тренировку бортрадистов может выполнить командно-летный состав из числа пилотов, имеющих квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор";

77.5. при перерыве в полетах на данном типе ВС от одного года до пяти лет проводится:

периодическая подготовка по специальности в сертифицированном учреждении образования ГА;

тренировка на тренажере (при отсутствии тренажера соответствующего типа ВС допускается тренаж в кабине) в объеме не менее трех часов с отработкой элементов полугодовой тренировки;

летная тренировка с закрепленным инструктором в объеме не менее десяти полетов (пяти полетов - для вторых пилотов) в маршрутных (аэродромных) условиях с выполнением элементов программ ввода в строй авиационных специалистов - для транспортной авиации;

летная тренировка с закрепленным инструктором в объеме не менее десяти часов (двух часов - для вторых пилотов) в маршрутных (аэродромных) условиях или выполнения авиационных работ - для пилотов легких ВС и вертолетов всех категорий (четыре часов - для пилотов СЛА) с выполнением элементов программ ввода в строй авиационных специалистов;

летная проверка в объеме двух полетов (одного часа - для легких ВС, СЛА и вертолетов всех классов и категорий);

оформление документации;

после прохождения периодической подготовки по специальности выдается сертификат установленного образца;

тренировка на тренажере и летная тренировка оформляются в задании на тренировку;

результаты летной проверки оформляются в летной книжке;

77.6. для восстановления на летной работе при перерыве в полетах более пяти лет необходимо:

по ходатайству руководителя авиационной организации получить разрешение специально уполномоченного органа в области ГА для восстановления на летной работе;

пройти медицинское освидетельствование на допуск к полетам;

пройти подготовку по программе изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС (периодическую подготовку по специальности освоенного типа ВС) в сертифицированном учреждении образования ГА;

выполнить тренировку на тренажере (при отсутствии тренажера соответствующего типа ВС допускается тренаж в кабине) в объеме не менее шести часов с отработкой элементов полугодовой тренировки;

пройти летную подготовку в объеме программы ввода в строй авиационных специалистов и летную проверку;

оформить документацию:

тренировка на тренажере, летная тренировка оформляются в задании на тренировку;

результаты летной проверки оформляются в летной книжке;

77.7. если авиационный специалист освобождался от летной работы приказом специально уполномоченного органа в области ГА (авиационной организации), то независимо от срока перерыва необходимо:

ходатайство руководителя авиационной организации о восстановлении авиационного специалиста на летной работе;

представление о назначении на должность;

сдать экзамены в объеме подтверждения квалификации;

после сдачи экзаменов издать приказ специально уполномоченного органа в области ГА (авиационной организации) о восстановлении авиационного специалиста на летной работе;

оформить допуск к полетам согласно [подпунктам 77.1 - 77.3](#) пункта 77 настоящих Правил в зависимости от перерыва в летной работе;

77.8. при перерыве в полетах по видам авиационных работ допуск летного состава к полетам осуществляется согласно программам летной подготовки.

78. Контроль за соблюдением допуска возлагается:

на заместителя начальника летной службы авиационной организации - за командно-летный, инспекторский и летно-инструкторский состав;

на заместителя командира авиационного подразделения - за летный состав подчиненного подразделения.

ГЛАВА 9

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА

79. Предварительная подготовка - основной вид подготовки, в процессе которой проводится

изучение материалов, подготовка документов для предстоящего полета (полетов).

80. Все лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта работы, обязаны пройти подготовку и проверку готовности к полету в соответствии с требованиями настоящих Правил.

81. Предварительная подготовка проводится:

перед первым самостоятельным полетом командира ВС на данном типе ВС;

перед первым полетом командира ВС по данной трассе, маршруту, району выполнения авиационных работ;

перед полетом командира ВС (штурмана) на аэродром, если это необходимо в соответствии с определенной категорией аэродрома (маршрута ОВД);

перед выполнением нового для экипажа вида авиационных работ;

перед полетом по специальному заданию;

после перерыва в полетах более 90 дней (для командира ВС и членов летного экипажа, выполняющих полеты на данном типе ВС первый год, - более 30 дней);

по усмотрению командира летного подразделения в зависимости от сложности предстоящего полета и уровня подготовленности летного экипажа.

82. Предварительная подготовка проводится в составе летного экипажа (включая бортоператоров) накануне вылета посредством самостоятельного изучения сборников аэронавигационной информации, изучения вопросов обеспечения авиационной безопасности и других документов, имеющих отношение к выполнению предстоящего полета, прибегая к консультации старших авиационных специалистов.

Если предварительная подготовка нужна только одному члену летного экипажа, допускается ее проведение в индивидуальном порядке с последующим контролем готовности.

83. Предварительная подготовка завершается розыгрышем полета с контролем готовности летного экипажа (включая бортоператоров) к выполнению полета, проводимым командиром летного подразделения или его заместителем с привлечением (при необходимости) старших авиационных специалистов.

84. Заключение о готовности летного экипажа (включая бортоператоров) к выполнению полета дает командир летного подразделения (его заместитель), руководивший подготовкой, или вышестоящий командир на основании проведения розыгрыша полета и контроля готовности. Контроль готовности проводится методом проработки сценариев полета, где инструктор вводит нештатные ситуации. Оценивается взаимодействие в экипаже, способность справиться с возникшей ситуацией и готовность экипажа к полету.

85. Командно-летный, инспекторский и летно-инструкторский состав, принимавший участие в организации и проведении предварительной подготовки, считается получившим подготовку наравне с летным экипажем.

86. Командир летного подразделения (его заместитель), организующий предварительную подготовку летного экипажа (включая бортоператоров), несет ответственность за ее полноту и качество.

87. В транзитных аэропортах при изменении плана полета или при выполнении полетов вне мест базирования предварительная подготовка экипажа проводится командиром ВС, который

несет ответственность за качество подготовки.

88. В случае длительного нахождения вне базового аэропорта предварительная подготовка проводится командиром ВС в соответствии с настоящими Правилами с последующим розыгрышем полета. Проведение предварительной подготовки оформляется в соответствии с процедурой, оговоренной в РПП эксплуатанта.

89. Перед выполнением авиационных работ к участию в предварительной подготовке привлекаются (в необходимых случаях) представители заказчика.

90. Информация о предварительной подготовке на предстоящие сутки с указанием времени и места проведения указывается в плане полетов.

91. Планирование, организация и проведение предварительной подготовки осуществляется командиром летного подразделения или его заместителем.

92. Обеспечение предварительной подготовки осуществляется старшими специалистами под руководством заместителя командира летного подразделения и включает:

разработку методических и наглядных пособий (в том числе технических средств обучения);

подбор необходимой документации, карт, учебной литературы, справочного материала, приказов и оперативной информации по безопасности полетов;

разработку перечней вопросов для розыгрыша полета и контроля готовности экипажа к полету.

93. Типовая предварительная подготовка экипажа включает уяснение задачи предстоящего полета (полетов), подбор и подготовку необходимой документации, а также изучение:

региона, где проходит маршрут по плану полета, его климатических, географических и орнитологических особенностей;

аэронавигационной информации для аэродрома (аэродромов) пункта назначения и запасных, в том числе аэродромов других ведомств;

расположения навигационных средств по маршруту полета, порядка и особенностей их использования;

диспетчерских районов и зон, а также порядка ведения радиосвязи;

запретных, опасных зон и зон ограничения полетов;

особенности пилотирования и эксплуатации бортовых систем применительно к ожидаемым условиям предстоящего полета (полетов);

порядка совместных действий членов экипажа в аварийных ситуациях и непредвиденных обстоятельствах в полете в соответствии с требованиями настоящих Правил, РПП и РЛЭ типа ВС;

оптимальных вариантов коммерческой загрузки и заправки ВС топливом;

подготовки предварительного навигационного расчета полета.

94. При подготовке к международным полетам дополнительно предусматривается изучение:

правил полетов в воздушном пространстве иностранных государств, через которые проходят

маршруты по плану полета;

маршрута по плану полета по радионавигационным картам;

NOTAM, включая SNOWTAM и ASHTAM;

сигналов, подаваемых в случае перехвата ВС;

условных обозначений, принятых на радионавигационных картах, а также сборников аэронавигационной информации;

указателей (индексов) местоположения аэродромов пунктов назначения и запасных;

порядка оформления полетной документации в зарубежных аэропортах посадки;

порядка принятия решения на выполнение полета и составления плана полета;

особенностей эшелонирования по маршрутам ОВД;

особенностей ведения радиосвязи и использования приемоответчиков и кодов ВОРЛ, порядка получения информации АТИС;

сигналов, подаваемых на перроне и стоянке ВС;

правил маркировки ВПП, мест стоянок и рулежных дорожек;

правил полетов в системе организованных треков и способов применения систем дальней навигации;

организации системы ОВД;

процедур прохождения паспортного и таможенного досмотра.

95. При подготовке к полетам над малоориентирной местностью дополнительно предусматриваются:

изучение характерных особенностей местности: отдельных балок, оврагов и высот, мелких населенных пунктов, колодцев, высохших озер, дорог, троп, а также удаленных боковых ориентиров (вершин гор, больших рек, озер, берегов морей, лесозащитных полос и других), которые могут быть использованы для визуальной ориентировки при полетах по ПВП;

уточнение на картах границ распространения песков, барханов, расположения русел рек, пригодных для ведения визуальной ориентировки при полетах по ПВП.

96. При подготовке к полетам над горной местностью дополнительно предусматриваются:

изучение рельефа местности (отдельных вершин, направлений хребтов, ущелий, горных долин и их взаимного расположения) в полосе не менее чем по 50 км в обе стороны от маршрута полета;

выбор обходных маршрутов на случай встречи с опасными метеорологическими явлениями;

изучение площадок, которые могут быть использованы для вынужденной посадки вне аэродрома;

изучение особенностей выполнения взлета, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки на аэродроме с учетом его превышения;

изучение правил использования барометрических высотомеров, порядок расчета давления на аэродроме (QFE);

расчет воздушной скорости при заходе на посадку и посадке, учет скорости начала торможения и других ограничений;

анализ метеоусловий и возможности образования сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха, кучево-дождевых облаков, гроз и болтанки.

ГЛАВА 10

ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА

97. Предполетную подготовку экипажа организует и проводит командир ВС перед каждым полетом с учетом конкретной аэронавигационной обстановки и метеоусловий.

98. Экипаж должен приступить к предполетной подготовке не позднее чем за один час до намеченного времени вылета.

99. Командир ВС в процессе предполетной подготовки обязан:

получить информацию о технической готовности ВС, аэронавигационной обстановке на аэродромах и по маршруту по плану полета, о предполагаемой коммерческой загрузке;

изучить метеорологическую обстановку на аэродроме вылета, по маршруту по плану полета, на аэродроме пункта назначения и запасных аэродромах;

проверить правильность составления рабочего плана полета, плана полета (FPL) и уточнить необходимую заправку топливом;

определить конкретные действия экипажа в случае возникновения аварийной ситуации, в том числе при необходимости экстренной посадки после взлета, в зависимости от характера местности, наличия площадок, времени суток и метеоусловий;

получить сигналы опознавания (при необходимости);

принять решение о возможности вылета;

принять доклад от каждого члена экипажа о готовности к полету и выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

проверить по документам и приборам наличие необходимого количества топлива, масла и специальных жидкостей, а также центровку и взлетную массу ВС.

100. При выполнении командиром ВС первого самостоятельного полета на данном типе ВС командир летного подразделения (его заместитель) обязан проконтролировать предполетную подготовку экипажа, проводить его в рейс, а после завершения рейса и прибытия экипажа на базовый аэродром встретить его и принять участие в разборе, проводимом командиром ВС.

101. Второй пилот в процессе предполетной подготовки обязан:

участвовать в изучении метеорологической и аэронавигационной обстановки, а при отсутствии штурмана в составе экипажа получить (составить) рабочий план полета, план полета (FPL);

получить сверенные с контрольными экземплярами сборники аэронавигационной информации по маршрутам ОВД (если в экипаже отсутствует штурман);

рассчитать максимально допустимую взлетную массу ВС и взлетные характеристики в зависимости от конкретных условий взлета;

выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

доложить командиру ВС о готовности к полету.

102. Штурман в процессе предполетной подготовки обязан:

изучить метеорологическую и аэронавигационную обстановку;

получить сверенные с контрольными экземплярами сборники аэронавигационной информации по маршрутам ОВД (при отсутствии бортрадиста);

получить (составить) рабочий план полета и план полета (FPL);

выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

доложить командиру ВС о готовности к полету.

103. Инженер бортовой (бортмеханик) в процессе предполетной подготовки обязан:

принять ВС от ИТП или от сменяемого экипажа;

проверить наличие и оформление судовых документов, технической документации и записей об устранении неисправностей в бортовом журнале ВС;

выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

доложить командиру ВС о готовности к полету.

104. Бортрадист в процессе предполетной подготовки обязан:

получить сверенные с контрольными экземпляры сборники аэронавигационной информации по маршрутам ОВД;

проверить исправность радиооборудования;

выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

доложить командиру ВС о готовности к полету.

105. Старший бортпроводник (бортпроводник), бортпроводник в процессе предполетной подготовки обязаны:

провести подготовку в соответствии с требованиями РЛЭ и своей должностной инструкции;

принять груз, багаж, почтовые отправления и разместить их в соответствии с центровочным графиком;

провести после посадки пассажиров на борт ВС их тестирование по методу "профайлинг";

доложить командиру ВС о готовности к полету.

106. Другие авиационные специалисты, включенные в задание на полет, в период предполетной подготовки ВС обязаны выполнить все операции, предусмотренные РЛЭ в части, их касающейся.

ГЛАВА 11

РАЗБОР ПОЛЕТОВ

107. Разбор полетов проводится в целях:

оценки состояния безопасности, регулярности, эффективности и экономичности полетов;

оценки работы каждого экипажа и летного подразделения в целом;

оценки взаимодействия со службами, обеспечивающими полеты;

совершенствования профессиональной подготовки командно-летного, инструкторского, летно-инструкторского и летного состава;

обобщения и распространения передового опыта летной работы экипажей и летных подразделений;

разработки мероприятий по профилактике авиационных происшествий, инцидентов, снижению влияния человеческого фактора на безопасность полетов;

совершенствования организаторской и методической работы командно-летного состава.

На разборе полетов решаются только те вопросы, которые непосредственно связаны с организацией летной работы, выполнением и обеспечением безопасности полетов.

108. Разборы полетов в зависимости от назначения и состава участников подразделяются на:

послеполетный разбор в экипаже;

разбор полетов в летном подразделении;

разбор полетов в летной службе авиационной организации;

разбор полетов с командно-летным, инспекторским и летно-инструкторским составом.

109. В летной службе авиационной организации могут проводиться внеплановые разборы с различными категориями специалистов. Внеплановый разбор проводится, как правило, в целях оперативного изучения обстоятельств и причин авиационного происшествия (инцидента) и выработки мероприятий, предупреждающих его повторение.

110. Внеплановые разборы проводятся по решению начальника летной службы авиационной организации и по указанию специально уполномоченного органа в области ГА.

111. Разборы полетов проводятся:

111.1. послеполетный разбор в экипаже - после выполнения задания на полет, а для экипажей, выполняющих авиационные работы, - по окончании летного дня;

111.2. в летном подразделении - не реже одного раза в месяц;

111.3. в летной службе авиационной организации:

общий разбор - не реже одного раза в два месяца;

с командно-летным, инспекторским и летно-инструкторским составом - не реже одного раза в месяц.

112. Содержание разбора полетов обязательно должно быть доведено до всего командно-

летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава, отсутствующего на разборе. Для этих целей используются специальные журналы (бланки).

113. В периоды, когда большая часть летного состава занята для выполнения производственных полетов, разборы по решению начальника летной службы авиационной организации могут переноситься на следующий месяц.

ГЛАВА 12

ЛЕТНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ РАБОТА

114. Летно-методическая работа включает:

разработку и внедрение методических документов;

разработку и внедрение эффективных методов профессиональной подготовки, анализа и оценки деятельности членов экипажей;

учет и разработку мер по снижению влияния человеческого фактора на безопасность полетов, повышению качества летной работы;

формирование и совершенствование методических навыков летно-инструкторского состава;

обобщение и распространение опыта летной и летно-методической работы эксплуатантов;

создание, развитие и эффективное использование учебно-методической базы эксплуатантов и учреждений образования ГА.

115. Летно-методическая работа осуществляется эксплуатантом в соответствии с планами, которые являются составной частью перспективных и текущих планов летной службы авиационной организации.

116. Контроль состояния летно-методической работы осуществляется специально уполномоченным органом в области ГА и эксплуатантом.

Контролю подлежат:

уровень профессиональной подготовленности летного состава;

работа летно-методических советов;

эффективность принимаемых мер в летно-методической работе, направленных на повышение роли человеческого фактора в обеспечении безопасности полетов;

расшифровки данных средств полетной информации;

данные летных проверок;

данные проверок и тренировок летного состава на комплексном тренажере;

качество проведения разборов;

мероприятия, вытекающие из анализа авиационных событий по предупреждению аварийности в ГА;

техническая оснащенность и состояние учебно-методических баз, летно-методических классов;

разработка методических пособий, рекомендаций и их внедрение в практику;

состояние подготовки резерва на командные должности.

117. Эксплуатант может иметь в своей структуре отдел, осуществляющий летно-методическую работу.

Если летная служба авиационной организации представлена авиационным отрядом (эскадрилей), она должна иметь летно-методический совет и летно-методический класс, оснащенный учебно-методическими пособиями.

118. Летно-методический совет формируется из лиц командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава. Его функции и задачи определяются Положением о летно-методическом совете применительно к решаемым задачам авиационной организации.

ГЛАВА 13 КОНТРОЛЬ И АНАЛИЗ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ

119. Основной задачей контроля состояния летной работы является своевременное выявление недостатков и отклонений в ее организации и обеспечении безопасности полетов в экипажах, летных подразделениях, авиационных организациях.

120. Целью анализа состояния летной работы является выявление причин, вызвавших (которые могли вызвать) отклонения в летной работе и снижение уровня безопасности полетов. Контролю и анализу подлежат:

планирование летной работы;

профессиональная подготовка летного состава;

формирование экипажей ВС;

допуски летного состава к полетам;

предварительные и предполетные подготовки экипажей;

летные проверки летного состава;

полеты с проверяющим в составе экипажа;

разборы полетов;

летно-методическая работа;

летно-штабная документация.

121. Анализ выполненного полета с использованием расшифровки данных средств полетной информации проводится в целях выявления ошибок и отклонений в технике пилотирования и технологии работы членов экипажей на различных этапах полета, а также для установления причин, вызвавших эти ошибки или отклонения.

Анализ направлен на повышение уровня профессиональной подготовки летного состава и предупреждение авиационных происшествий.

122. Контроль и анализ расшифровки данных средств полетной информации осуществляется систематически в порядке, установленном специально уполномоченным органом в области ГА.

123. Использование данных, полученных от средств полетной информации, считается эффективным, когда выполнен обстоятельный, квалифицированный, объективный анализ ошибок и отклонений, а также их причин, вскрыты все недостатки в организации летной работы, выработаны профилактические меры, реализация которых обеспечила ликвидацию выявленных недостатков. В качестве профилактических мер руководитель, выполнявший анализ летной работы экипажа, использует:

индивидуальную беседу с членами экипажа, если ошибка или отклонения носили случайный характер и не могли привести к серьезным последствиям;

проведение в экипаже дополнительных тренировок для отработки элементов полета, в выполнении которых допущены отклонения;

индивидуальные задания для самостоятельного изучения документов, по которым допущены нарушения.

124. Анализ организации летной работы и состояния безопасности полетов летной службы авиационной организации составляется за первое полугодие и год в целом.

В анализе излагаются:

плановые показатели, зависящие от работы летной службы;

организация профессиональной подготовки летного состава (профессиональная учеба, ввод в строй, классность, подготовка к видам авиационных работ, качество разбора полетов, тренажерная подготовка, индивидуальные задания и другое);

соблюдение правил летной эксплуатации ВС и его оборудования экипажами;

организация полетов при выполнении авиационных работ;

наличие и анализ авиационных событий за анализируемый период;

анализ расшифровки данных средств полетной информации;

оценка работы командно-летного и летно-инструкторского состава;

планируемые профилактические мероприятия по повышению уровня безопасности полетов.

125. Анализ направляется в специально уполномоченный орган в области ГА для контроля и подготовки раздела сводного анализа состояния безопасности полетов в ГА Республики Беларусь.

126. Анализ должен быть изучен со всем командно-летным, инспекторским, летно-инструкторским и летным составом авиационной организации в части, его касающейся.

127. Ответственность за составление анализа возлагается на заместителя начальника летной службы авиационной организации.

ГЛАВА 14

ЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА

128. Летная проверка проводится в целях:

допуска к полетам на ВС вновь освоенного типа;

допуска к самостоятельным полетам и видам авиационных работ;
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

допуска к полетам в более сложных метеоусловиях и времени суток;

допуска к полетам с использованием нового установленного на ВС оборудования и систем, которые ранее не применялись;

допуска к полетам после перерыва в полетах на данном типе ВС и в летной работе;

допуска командира ВС к полетам с правого пилотского сиденья;

получения квалификационной отметки "инструктор" или "инструктор-экзаменатор";

определения или подтверждения квалификации по специальности.

Летная проверка производится инструкторами, инструкторами-экзаменаторами по специальности в соответствии с программами подготовки, утвержденными специально уполномоченным органом в области ГА.

Не рекомендуется проведение летной подготовки и летной проверки одним и тем же лицом.

129. Летная проверка включает:

определение уровня профессиональной подготовленности летного состава по выполнению ими функциональных обязанностей в соответствии с требованиями [главы 3](#) настоящих Правил;

определение уровня профессиональной подготовленности по программам CRM с учетом аспектов человеческого фактора;

комплексную проверку техники пилотирования и самолетовождения - у пилотов, самолетовождения - у штурманов, проверки практической работы в воздухе - у остальных членов экипажа.

130. Проверка проводится в маршрутных (аэродромных) условиях или на комплексном пилотажном тренажере, сертифицированном для проведения летных проверок.

131. При выполнении летной проверки на сертифицированном комплексном пилотажном тренажере дополнительно оцениваются действия при аварийной обстановке.

132. Летные проверки командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава (пилотов) проводятся два раза в течение любого периода продолжительностью в один год, при этом перерыв между двумя аналогичными проверками не должен быть менее четырех месяцев. В случае если необходимо выполнить летную проверку ранее последних двух календарных месяцев срока действия предыдущей летной проверки, срок действия продляется на шесть календарных месяцев в дополнение к остатку месяца проведения проверки. При этом:

132.1. проведение летных проверок командиров ВС и вторых пилотов производится в маршрутных (аэродромных) условиях в двух полетах. Один из заходов на посадку и посадка выполняется ночью (для допущенных к полетам ночью). При проведении летных проверок командиров ВС допускается выполнение одного визуального захода на посадку и посадки (при условии наличия допуска к производству визуального захода на посадку) с обязательным выполнением второго захода на посадку и посадки под штатной (непрозрачной) шторкой с высотой открытия шторки равной ВПП +30 м, если отсутствуют метеоусловия, соответствующие установленному эксплуатационному метеорологическому минимуму аэродрома;

132.2. летные проверки командиров ВС (лиц командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава), допущенных к полетам с правого пилотского сиденья, выполняются как с левого, так и с правого пилотского сидений;

132.3. при невозможности выполнить летную проверку ночью (отсутствие ночных условий, командировка и другие причины) разрешается выполнение проверки днем, при этом следующая плановая проверка должна содержать заход на посадку и посадку в ночных условиях.

133. Срок действия летной проверки командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава (кроме пилотов) составляет двенадцать календарных месяцев в дополнение к остатку месяца проведения проверки. Если проверка проводится в пределах последних двух календарных месяцев срока действия предыдущей летной проверки, то срок действия продляется на двенадцать календарных месяцев от даты истечения предыдущей летной проверки. В случае если необходимо выполнить летную проверку ранее последних двух календарных месяцев срока действия предыдущей летной проверки, срок действия продляется на двенадцать календарных месяцев в дополнение к остатку месяца проведения проверки. При этом:

133.1. проведение летных проверок командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава (кроме пилотов) производится в маршрутных (аэродромных) условиях в одном полете;

133.2. допускается проверка бортрадистов авиационными специалистами, имеющими квалификационную отметку "инструктор-экзаменатор" из числа пилотов;

133.3. допускается проверка бортоператоров авиационными специалистами, имеющими квалификационную отметку "инструктор-экзаменатор" из числа инженеров бортовых (бортмехаников).

134. В течение первого года работы на ВС данного типа командир ВС и члены экипажа проходят проверку по специальности не реже одного раза в три месяца.

135. Летные проверки могут осуществляться по отдельным указаниям специально уполномоченного органа в области ГА, начальника летной службы авиационной организации.

136. Летные проверки у командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава, выполняющих полеты на ВС нескольких типов, производятся на ВС каждого типа.

На СЛА летные проверки могут проводиться на любом типе ВС данного вида (самолет, вертолет, дельталет, планер, свободный аэростат, парашют и другие).

137. Летные проверки оформляются актами согласно [приложению 3](#) и записью в летные книжки авиационного персонала.

138. Тренировки и проверки по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию проводятся один раз в год на совместных занятиях летных и кабинных экипажей на авиационной технике и совмещаются с сезонной подготовкой.

Проверка по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию оформляется в задании на прохождение сезонной подготовки.

139. Один раз в два года проводится совместная тренировка летных и кабинных экипажей на воде.

140. Тренировки на воде, а также по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию проводятся по программам, утвержденным специально уполномоченным органом в области ГА.

ГЛАВА 15

МАРШРУТНАЯ ТРЕНИРОВКА

141. При полетах на новые аэродромы командир ВС и штурман проходят маршрутные тренировки с целью получения ими необходимых знаний о маршрутах и аэродромах (включая запасные), по которым выполняются полеты, их оборудовании и используемых процедурах.

Маршрутная тренировка выполняется в качестве члена экипажа на своем рабочем месте или наблюдателя в кабине летного экипажа.

142. Маршрутная тренировка действительна в течение двенадцати календарных месяцев от полета по данному маршруту на данный аэродром плюс остаток месяца проведения тренировки. Действие маршрутной тренировки может быть продлено посредством самостоятельного полета командира ВС или штурмана на данный аэродром.

143. Подготовка включает в себя предварительную (предполетную) подготовку и (или) маршрутную тренировку, при этом рассматриваются четыре аспекта:

категория аэродромов;

эксплуатационные ограничения;

допуск командиров ВС (штурманов);

опыт летной работы.

144. Аэродромы, а в некоторых случаях и маршруты ОВД делятся на категории А, В и С.

145. Начальник летной (штурманской) службы авиационной организации несет ответственность за определение категории конкретного аэродрома, обычно следующую за изучением эксплуатационных возможностей, включая анализ летно-технических характеристик ВС. Определение категории должно предусматривать оценку маршрута ОВД, самого аэродрома и посадочных средств, любых специальных процедур ОВД, включая языковые особенности (если таковые существуют), тщательное изучение местных климатических условий по маршруту, наличие запасных аэродромов, анализ рельефа местности.

146. Если определение категории невозможно без выполнения полета на аэродром на данном типе ВС, то принятие решения на выполнение такого полета возлагается на начальника летной службы авиационной организации. Выполнение таких полетов в целях определения категории аэродрома (маршрута) делегируется пилоту-инструктору (штурману-инструктору). Ответственность за окончательное определение категории аэродрома несет начальник летной службы авиационной организации.

147. Категория А - аэродромы, расположенные в равнинной или холмистой местности и имеющие:

радиолокационный контроль со стороны органа ОВД;

достаточное оснащение наземным радиотехническим оборудованием, обеспечивающим подход и заход на посадку по ППП по схемам, опубликованным в сборниках аэронавигационной информации и пригодным для выполнения ночных полетов;

по крайней мере, одну ВПП без ограничений летно-технических характеристик для взлета и (или) посадки, а летный экипаж знаком с типом схем захода на посадку, применяемых на данном аэродроме, и имеет опыт практического их применения;

опубликованные относительные МВС для захода на посадку по кругу не превышающие 300 м (1000 футов).

Для подготовки к полетам на аэродромы категории А достаточно проведения предполетной подготовки.

148. Категория В - аэродромы, имеющие характеристики, негативно влияющие на маневры взлета и (или) захода на посадку и посадки, которые должны быть заблаговременно доведены до летного экипажа.

Этими характеристиками могут являться:

горные аэродромы, не представляющие трудностей для выполнения взлета и (или) захода на посадку и посадки;

интенсивное движение ВС в диспетчерской зоне и сложная структура подходов;

расположение аэродрома в регионе, куда выполняются эпизодические полеты;

отсутствие на аэродроме радиолокационного контроля;

отсутствие на аэродроме системы захода на посадку по приборам;

аэродром по своему оснащению пригоден только для выполнения дневных полетов.

Для выполнения полетов на аэродромы категории В все авиационные специалисты, входящие в состав летного экипажа, имеющие отношение к летным (навигационным) процедурам, должны быть ознакомлены с его особенностями при проведении предварительной подготовки или командир ВС и штурман должны пройти маршрутную тренировку на данный аэродром (в качестве наблюдателя или члена экипажа на своих рабочих местах).

149. Категория С - аэродромы, которые требуют дополнительного внимания по сравнению с аэродромами категории В:

горные аэродромы, которые могут иметь неблагоприятные факторы для выполнения взлета и (или) захода на посадку и посадки;

аэродромы, имеющие ограниченных размеров ВПП и крутые углы наклона глиссады;

аэродромы, где нет достаточной информации о схемах захода на посадку по приборам в сборниках аэронавигационной информации.

Для выполнения полетов на аэродромы категории С все авиационные специалисты, входящие в состав летного экипажа, имеющие отношение к летным (навигационным) процедурам, должны быть ознакомлены с его особенностями при проведении предварительной подготовки. Командир ВС и штурман должны пройти маршрутную тренировку на данный аэродром.

150. Если анализ метеорологической информации (фактической погоды, прогноза, карт особых явлений) свидетельствует о том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены днем в ВМУ, командир ВС (штурман) может выполнить полет на горный аэродром самостоятельно (за исключением аэродромов категории С). Данный полет засчитывается как маршрутная тренировка.

151. Эксплуатант в РПП классифицирует ВПП как ограниченных размеров и устанавливает параметры крутого угла наклона глиссады для различных типов ВС.

152. Если требуется выполнить полет на аэродром, для которого не определена категория, то командир ВС и штурман могут выполнять данный полет с разрешения начальника летной службы авиационной организации.

153. Если маршрутная тренировка необходима командиру ВС и штурману или только командиру ВС, она проводится пилотом, имеющим квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор".

154. Если маршрутная тренировка необходима только штурману, она проводится штурманом или пилотом, имеющими квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор".

155. Маршрутная тренировка командира ВС или штурмана, полученная на одном типе ВС, действительна при полетах ими на других типах ВС.

ГЛАВА 16

ПОЛЕТЫ С ПРОВЕРЯЮЩИМ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖА

156. Полеты с проверяющим в составе экипажа планируются и производятся в соответствии с планом летных подразделений и по заданиям вышестоящих руководителей.

157. Командно-летный, инспекторский, летно-инструкторский состав (пилоты), включенные в состав экипажа в качестве проверяющих, являются старшими на борту ВС и определяют свое место в кабине летного экипажа в зависимости от целей проверки и программы подготовки.

158. Включенный в состав экипажа проверяющий по специальности (кроме пилота) подчиняется командиру ВС, занимает место в кабине в зависимости от целей проверки и программы подготовки, несет ответственность за выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полетов по своей специальности.

159. Проверяющий обязан выполнять в полном объеме функции того члена экипажа, рабочее место которого он занимает, выполняя свои обязанности точно в соответствии с технологией работы члена экипажа, непосредственно демонстрируя свое летное мастерство (работу в воздухе на борту ВС) в целях обучения и примера выполнения полета.

160. Проверяющий (пилот) несет ответственность за безопасность полета только в случае, когда занимает одно из кресел пилота, независимо от того, управляет ли он ВС лично или передал управление проверяемому пилоту. Если проверяющий не занимает кресло пилота, он несет ответственность за обоснованность принимаемых им решений, а также за правильность и объективность определения соответствия квалификационным требованиям уровня профессиональной подготовки и навыков проверяемого авиационного специалиста.

161. При выполнении полетов с пассажирами или грузом на борту проверяющему запрещается имитировать аварийные или нештатные ситуации.

162. Авиационные специалисты инспекторского состава специально уполномоченного органа в области ГА, на которых возложены функции контроля за подготовкой членов экипажей ВС и производством полетов, включаются в состав экипажа независимо от наличия другого проверяющего.

163. Для контроля за выполнением членами экипажей ВС требований настоящих Правил, документов, регламентирующих летную работу, проведения инспекционной проверки в полете могут включаться в задание на полет с правом нахождения в кабине экипажа должностные лица специально уполномоченного органа в области ГА, имеющие летную специальность, но не допущенные к выполнению полетов на ВС данного типа, при наличии у них соответствующего задания.

164. Командно-летный, инспекторский и летно-инструкторский состав авиационной организации, инспекторский состав специально уполномоченного органа в области ГА для включения в экипаж проверяющим (инструктором) должны иметь:

действующее свидетельство авиационного специалиста ГА;

квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор" и допуск к выполнению соответствующего вида работ на ВС данного типа;

личный минимум ниже или равный минимуму проверяемого командира ВС (если проверка осуществляется с целью присвоения или подтверждения минимума);

предполетный отдых в соответствии с установленными требованиями;

подписанное соответствующим должностным лицом задание на полет (задание на выполнение полетов) - для инспекторского состава специально уполномоченного органа в области ГА.

165. При занятии проверяющим кресла пилота, когда его минимум ниже минимума командира ВС, полет выполняется по минимуму проверяющего (за исключением минимумов категорий II и III).

Когда минимум проверяющего выше минимума командира ВС и предполагается заход на посадку при метеоусловиях, к полетам в которых проверяющий не допущен, он может выполнять обязанности только второго пилота.

166. Проверяющие выполняют полеты с целью:

166.1. проведения летных проверок;

166.2. проведения тренировок летного состава в соответствии с программами подготовки и после перерыва в полетах на данном типе ВС или в летной работе;

166.3. проведения маршрутных тренировок;

166.4. определения категории аэродромов (маршрутов);

166.5. выполнения методических полетов (изучение особенностей выполнения полетов по маршрутам ОВД и на аэродромах, проверка выполнения экипажем технологии работы, эксплуатационных процедур и нормативных правовых актов);

166.6. выполнения установленного количества самостоятельных полетов с целью личной натренированности.

167. После завершения полета и проведения разбора командиром ВС проверяющий анализирует допущенные членами экипажа отклонения, ошибки и их причины, оценивает работу экипажа и оформляет необходимую документацию в зависимости от цели проверки.

168. Проверяющий обязан:

участвовать в предполетной подготовке экипажа;

поддерживать благоприятный психологический климат в экипаже при подготовке к полету и в процессе его выполнения, проявляя при этом педагогический такт, выдержку и самообладание;

в процессе предполетной подготовки уточнить цель проверки, характер и маршрут полета, порядок взаимодействия с членами экипажа при выполнении учебных и тренировочных полетов;

анализировать в полете выполнение функциональных обязанностей проверяемыми членами экипажа, своевременно исправлять допущенные ими отклонения и неправильные действия по эксплуатации систем ВС и двигателей, не допускать нарушений нормативных

правовых актов, определяющих летную работу;

выполнять в полном объеме функции того члена экипажа, рабочее место которого он занимает;

в процессе послеполетного разбора оценить качество предполетной подготовки, организацию работы экипажа, правильность эксплуатации систем ВС и двигателей, ведение осмотрительности, выполнение правил полета, качество управления ВС, ведение радиосвязи;

информировать проверяемых членов экипажа и доложить своему непосредственному начальнику о результатах проверки.

169. Проверяющий имеет право:

записывать свои замечания по выявленным недостаткам работы членов экипажа в задании на полет;

давать рекомендации по проведению дополнительной тренировки (проверки) или других мероприятий по повышению уровня профессиональной подготовленности членов экипажа;

требовать (при необходимости) расшифровки данных средств полетной информации;

использовать штатную (непрозрачную) шторку окна пилотской кабины со стороны проверяемого в маршрутных (аэродромных) полетах для имитации ПМУ, при этом проверяющий (пилот) занимает одно из кресел пилотов.

170. Проверяющий несет ответственность за:

обеспечение безопасности полета, если он занимает кресло пилота;

выполнение в полном объеме обязанностей члена экипажа, место которого он занимает;

обоснованность принимаемых решений;

объективность выставляемых оценок и представляемых выводов;

соблюдение методики проверки (тренировки) согласно утвержденным программам;

правильность определения уровня профессиональной подготовленности и практических навыков проверяемого члена экипажа;

выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полетов по своей специальности.

171. В состав экипажа, выполняющего производственный или методический полет, разрешается включать не более одного проверяющего или инструктора и одного стажера из лиц летного состава. Общее число проверяющих из лиц летного состава в экипаже не должно быть более двух.

ГЛАВА 17

ПОДГОТОВКА ПО УПРАВЛЕНИЮ РЕСУРСАМИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

172. Подготовка по CRM проводится в соответствии с требованиями ИКАО по программам, разработанным эксплуатантом, с учетом аспектов человеческого фактора и вносится в РПП.

173. Подготовка по CRM проводится с учетом характера полетов (авиационных работ) авиационной организации и соответствующих эксплуатационных процедур.

Подготовка по CRM включает:

первоначальную (базовую) подготовку;

практические занятия (с обратной связью в области координации действий экипажа и CRM), включающие групповые тренировки с отработкой сценариев летной подготовки в условиях, приближенных к реальным (далее - LOFT), а также обзор летных происшествий с целью анализа проблем передачи информации или примеров недостатка информации, или управления экипажем;

непрерывное закрепление навыков, в ходе которых под принципы CRM подводится долгосрочная основа;

подготовку инструкторов (инструкторов-экзаменаторов).

174. Первоначальная (базовая) подготовка авиационных специалистов по CRM проводится в учреждениях образования ГА (авиационных организациях), имеющих сертификат по данному виду деятельности.

175. Занятия с авиационными специалистами авиационной организации по CRM проводятся в учреждениях образования ГА (авиационной организации) инструкторами (инструкторами-экзаменаторами) при проведении профессиональной подготовки и подготовке инструкторского состава на специализированных курсах.

176. Навыки по CRM обязательны для всех лиц командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава. Указанные специалисты должны пройти подготовку по CRM в течение переходного периода, установленного специально уполномоченным органом в области ГА.

177. По истечении переходного периода, установленного специально уполномоченным органом в области ГА, летные проверки с оценкой по CRM проводятся сертифицированным инструктором (инструктором-экзаменатором).

Квалификация инструктора (инструктора-экзаменатора) CRM присваивается в трех категориях:

инструктор CRM наземной подготовки;

инструктор (инструктор-экзаменатор) CRM тренажерной подготовки;

инструктор (инструктор-экзаменатор) CRM летной подготовки.

178. По окончании подготовки авиационных специалистов, инструкторов (инструкторов-экзаменаторов) по CRM издается приказ авиационной организации (специально уполномоченного органа в области ГА), копия которого заносится в личное дело специалиста и делается соответствующая запись в летной книжке.

179. Члены экипажа не оцениваются в процессе специально назначенных курсов тренировок и упражнений по CRM. Когда член экипажа проходит летную проверку, подготовка по CRM включается в общую оценку.

180. Подготовка по CRM является неотъемлемой частью требований, предъявляемых к систематической подготовке с включением в нее учебных планов, повторных занятий и практических упражнений с обратной связью LOFT или равноценно их заменяющих.

ПОДГОТОВКА К ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

181. Лица авиационного персонала, связанные с перевозкой опасных грузов на воздушном транспорте, для выполнения своих служебных обязанностей должны пройти подготовку в соответствии с требованиями законодательства в области перевозки опасных грузов.

(п. 181 в ред. [постановления](#) Минтранса от 11.10.2013 N 40)

182. При выдаче авиационному персоналу документа о прохождении подготовки к перевозке опасных грузов его копия должна храниться в летном деле члена экипажа, а в летные книжки членов экипажей делается запись о подготовке и допуске к перевозке опасных грузов.

(п. 182 в ред. [постановления](#) Минтранса от 11.10.2013 N 40)

183. Исключен.

(п. 183 исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 11.10.2013 N 40)

184. Исключен.

(п. 184 исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 11.10.2013 N 40)

185. Исключен.

(п. 185 исключен. - [Постановление](#) Минтранса от 11.10.2013 N 40)

ГЛАВА 19

ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА К ПОЛЕТАМ В СИСТЕМЕ ОРГАНИЗОВАННЫХ ТРЕКОВ

186. К подготовке и выполнению полетов в системе организованных треков (COT) через Северную Атлантику допускаются члены летного экипажа, имеющие достаточную теоретическую подготовку и опыт международных полетов:

командиры ВС - пилоты 1-го класса, имеющие допуск к полетам при метеорологическом минимуме 60800 м и ниже на данном типе ВС;

вторые пилоты, имеющие самостоятельный налет не менее 200 часов на данном типе ВС;

штурманы 1-го класса, имеющие самостоятельный налет не менее 500 часов на данном типе ВС или 200 часов на данном типе ВС для ранее имевших допуск к полетам через Северную Атлантику на ВС другого типа;

бортрадисты, имеющие самостоятельный налет не менее 500 часов на данном типе ВС или 200 часов на данном типе ВС для ранее имевших допуск к полетам через Северную Атлантику на ВС другого типа.

187. Одновременная маршрутная тренировка командира ВС, штурмана и бортрадиста не допускается.

188. Вторые пилоты после прохождения наземной подготовки в соответствии с программой подготовки для полетов через Северную Атлантику могут быть допущены к полетам без маршрутной тренировки в составе летного экипажа, где командир ВС имеет опыт самостоятельных полетов через Северную Атлантику в течение последних двенадцати месяцев.

189. Маршрутная тренировка командира ВС, второго пилота, бортрадиста осуществляется командно-летным, инспекторским и летно-инструкторским составом не менее чем в двух полетах (полет в прямом и обратном направлениях считать одним полетом), штурмана - в четырех полетах согласно [приложению 4](#).

190. При перерывах в полетах более одного года маршрутная тренировка авиационных специалистов проводится в обязательном порядке с переоформлением допуска. Результаты

маршрутной тренировки заносятся в летную книжку. Допуск к полетам оформляется приказом авиационной организации.

191. Перед каждой маршрутной тренировкой с летным экипажем проводится дополнительная предварительная подготовка, в процессе которой необходимо изучить:

технические требования к минимальным навигационным характеристикам (далее - MNPS) при полетах по треку, район применения и требования по точности горизонтального и вертикального эшелонирования;

методические рекомендации экипажу при полетах по трекам;

Руководство по производству полетов в воздушном пространстве MNPS Северной Атлантики;

инструктивный и информационный материал по аэронавигации в Североатлантическом регионе;

построение системы организованных треков (COT), сообщения о них и периоды их смены;

порядок запроса и получения диспетчерского разрешения на полет в североатлантическом контролируемом воздушном пространстве;

особенности работы навигационных средств над океаном, их расположение и время работы;

применение метода числа М в океаническом воздушном пространстве Северной Атлантики;

процедуры перекрестной проверки;

использование ВОРЛ;

обеспечение летных экипажей полетной и навигационной документацией;

условные обозначения, используемые в полетной документации;

специальные маршруты, применяемые при частичной потере навигационной способности;

порядок действия летного экипажа при полной потере навигационной способности или полного отказа вычислителей навигационных систем;

порядок действий при отклонении от маршрута из-за метеорологических условий при полетах в контролируемом океаническом воздушном пространстве;

специальные правила для выполнения полетов с боковым смещением в Североатлантическом воздушном пространстве;

особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах;

методику расчета параметров полета по треку для навигационного комплекса с использованием таблиц, способы проверки расчета (минимальное время расчета 10 - 15 минут);

процедуры связи, передачи сообщений о местоположении; особенности правил ведения связи и фразеологии радиообмена;

полетные карты, используемые для прокладки курса;

причины отклонений ВС от линии пути в Североатлантическом регионе, меры по их

предотвращению;

технологии взаимодействия членов экипажа при предполетной подготовке и выполнении полета;

систему организации поиска и спасания в Североатлантическом регионе;

действия экипажа при вынужденной посадке на воду.

РАЗДЕЛ III ПРАВИЛА ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ

ГЛАВА 20 ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

192. Полеты гражданских ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются:

по ППП;

по ПВП с учетом требований классификации воздушного пространства согласно [приложению 5](#);

по ОПВП.

193. Полеты ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются с соблюдением минимальных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования согласно [Правилам](#) использования воздушного пространства Республики Беларусь.

194. Экипаж ВС обязан выполнять полет в соответствии с планом полета в пределах установленных границ используемых элементов структуры воздушного пространства, выдерживать заданный режим полета, постоянно знать свое местоположение.

Лицам, находящимся на ВС в качестве пассажиров, в том числе лицам, в распоряжение которых оно выделено, запрещается вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения утвержденного плана полета.

195. Полеты при отсутствии на борту ВС сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД, а также при отсутствии в них поправок и дополнений запрещаются.

196. При определении очередности захода на посадку ВС органам ОВД следует исходить из необходимости предоставления приоритетной посадки ВС:

выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;

имеющим минимальный запас топлива;

на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;

выполняющим литерные рейсы;

командиры ВС которых в случае ухудшения метеорологических условий не подготовлены к полетам в ожидаемых условиях;

выполняющим групповые полеты;

с пассажирами на борту.

197. При одновременном заходе на посадку по ПВП двух однотипных ВС, находящихся на посадочной прямой, преимущество совершить посадку первым имеет ВС, летящее впереди, слева или ниже.

198. По мере возможности ВС, выполняющим полет в один и тот же пункт назначения, крейсерские эшелоны назначаются в соответствии с очередностью захода на посадку.

ВС, находящееся на крейсерском эшелоне, как правило, пользуется первоочередностью по отношению к другим ВС, запрашивающим этот эшелон. В случае если на одном крейсерском эшелоне находится несколько ВС, как правило, правом первоочередности пользуется ВС, следующее впереди.

199. При полетах по ПВП обгоняемое ВС пользуется приоритетом, а обгоняющее независимо от того, набирает оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, отворачивает в сторону от обгоняемого. Никакие последующие изменения в положении этих ВС относительно друг друга не освобождают экипаж обгоняющего ВС от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении безопасного интервала.

200. При заходе на посадку устанавливается:

ВПР - для точного захода на посадку или захода на посадку с вертикальным наведением;

МВС - для неточного захода на посадку и захода на посадку по кругу.

201. В случае внезапной разгерметизации ВС, выполняющего контролируемый полет, другой неисправности или попадания в опасные метеорологические явления, требующие выполнения аварийного снижения, пилот по возможности выполняет следующие действия:

перед началом аварийного снижения выполняет отворот для ухода с разрешенного маршрута ОВД или линии пути;

информирует как можно скорее об аварийном снижении соответствующий орган ОВД;

устанавливает код 7700 на приемопередатчике ВОРЛ в режиме А;

включает бортовые аэронавигационные огни;

использует БСПС;

следит за потенциально конфликтными ВС;

координирует свои дальнейшие действия с соответствующим органом ОВД.

Огни, предназначенные для других целей (посадочные фары, огни направленного освещения планера и другие), могут использоваться (соблюдая соответствующие эксплуатационные ограничения) наряду с огнями предотвращения столкновений (проблесковыми маяками) для повышения возможности визуального определения ВС.

202. Командир ВС обязан выдерживать заданный режим полета, соблюдать правила полета, информировать (при необходимости) органы ОВД о местоположении ВС и метеорологической обстановке.

203. ВС, находящемуся в запретной, опасной или зоне ограничения полетов или выполняющему полет по направлению к одной из таких зон, с земли подается сигнал в виде серии ракет, выпускаемых с интервалом в 10 секунд и дающих при разрыве красные и зеленые огни или звезды. ВС необходимо немедленно предпринять меры по выходу из таких зон и в дальнейшем продолжить полет вне их пределов.

204. В полете летный экипаж прослушивает радиосвязь на аварийной частоте 121,5 МГц, если оборудование ВС позволяет прослушивать рабочую частоту органа ОВД и частоту 121,5 МГц одновременно.

205. При организации полетов для оказания медицинской помощи, проведения поисково-спасательных работ, при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях, угрожающих жизни и здоровью людей, руководители авиационных организаций в случаях, не терпящих отлагательства, имеют право под свою личную ответственность допускать отступления от порядка и правил полетов, изложенных в настоящих Правилах, и норм полетного, служебного полетного времени и времени отдыха.

О своих действиях эти должностные лица немедленно информируют специально уполномоченный орган в области ГА.

206. Полеты гражданских ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь в особый период выполняются в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

ГЛАВА 21

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

207. Полеты по ППП выполняются в контролируемом воздушном пространстве, а также вне пределов контролируемого воздушного пространства по разрешению соответствующих полномочных органов ОВД.

208. На ВС, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять полеты по ППП запрещается.

209. Полет по ППП в крейсерском режиме полета выполняется на крейсерском эшелоне или в случае получения разрешения на набор высоты в крейсерском режиме между двумя эшелонами или выше эшелона, выбранного в соответствии с таблицей крейсерских эшелонов согласно [приложению 6](#).

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

211. Правила полетов по приборам предусматривают:

выполнение полетов в условиях, при которых пространственное положение и местоположение ВС определяются по показаниям пилотажно-навигационных приборов;

обеспечение органом ОВД установленных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования.

212. При выполнении полета по ППП командир ВС:

соблюдает безопасные высоты полета;

выдерживает заданный эшелон и маршрут ОВД, задаваемые органом ОВД траектории и параметры полета;

докладывает соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;

информирует орган ОВД о местоположении ВС, оперативной и метеорологической обстановке;

выполняет указания соответствующего органа ОВД.

213. Полет по ППП в ВМУ может выполняться решением командира ВС или по разрешению соответствующего органа ОВД.

214. В тех случаях, когда ВС, выполняющее полет по ППП, находится в ВМУ или встречается с такими условиями, оно не должно прекращать полет по ППП, если не предполагается, что в течение достаточно длительного периода времени полет будет выполняться в устойчивых ВМУ и имеется намерение выполнять полет в этих условиях.

215. Переход от полета по ППП к полету по ПВП выполняется по согласованию с органом ОВД, осуществляющим обслуживание полета ВС, при условии обеспечения безопасности от столкновения с другими ВС, земной или водной поверхностью.

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

ГЛАВА 22

ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

217. За исключением специальных полетов по ПВП, полеты по ПВП выполняются днем и в сумерках (за 30 минут до восхода солнца и за 30 минут до наступления темноты), на высотах не выше эшелона полета 195, с истинной скоростью не более 550 км/ч (295 узлов), при метеорологических условиях согласно [приложению 7](#).

218. В воздушном пространстве класса С или D (D - в Европейском воздушном пространстве) ПВП могут применяться выше эшелона полета 195 только в зарезервированном воздушном пространстве в соответствии с диспетчерским разрешением, по процедурам, установленным полномочным органом ОрВД, а также в коридорах, установленных для полетов по ПВП на постоянной или временной основе.

219. Полеты по ПВП в сумерках разрешаются на аэродромы или посадочные площадки, оборудованные светотехническими средствами. При выполнении полетов с подбором посадочных площадок с воздуха допускаются полеты на аэродромы или площадки, не оборудованные светотехническими средствами.

220. Полеты по ПВП в воздушном пространстве Республики Беларусь выше эшелона перехода выполняются на эшелонах согласно [приложению 6](#).

221. При полете по ПВП обход препятствий, наблюдаемых впереди по курсу ВС, осуществляется, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м.

222. При выполнении полета по ПВП в воздушном пространстве класса Е экипаж ВС осуществляет постоянное прослушивание рабочей частоты органа ОВД.

223. Командир ВС обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ОПВП (ППП).

224. ПВП предусматривают:

выдерживание экипажем установленных интервалов между ВС, а также между ВС и другими объектами в воздухе методом визуального наблюдения за воздушной обстановкой;

выдерживание экипажем ВС минимального запаса высоты над препятствиями и обход искусственных препятствий посредством визуального наблюдения за расположенной впереди местностью при полетах на высотах ниже эшелона перехода;

выдерживание экипажем ВС маршрута ОВД методом визуальной ориентировки с использованием имеющихся навигационных средств.

225. Полеты по ПВП под облаками в условиях обледенения или при прогнозировании обледенения на высоте полета выполняются на ВС, оборудованных противообледенительными системами.

226. При выполнении полета по ПВП командир ВС:

соблюдает безопасную высоту полета;

выдерживает маршрут ОВД;

докладывает соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;

информирует соответствующий орган ОВД о местоположении ВС и метеорологической (при необходимости) обстановке;

выполняет указания, придерживается рекомендаций и учитывает консультации органа ОВД по предотвращению столкновения;

получает соответствующую информацию при предоставлении полетно-информационного обслуживания.

227. Орган ОВД при обслуживании полетов по ПВП осуществляет ОВД в соответствии с требованиями по классификации воздушного пространства.

228. При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командир ВС обязан:

возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по ОПВП;

перейти на полет по ОПВП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира ВС и оснащенность маршрута ОВД не препятствуют этому;

перейти на полет по ОПВП и возвратиться на аэродром вылета или на ближайший запасной аэродром, если подготовка командира ВС и оснащенность маршрута ОВД не препятствуют этому, а цель полетного задания не позволяет выполнять полет по ОПВП;

перейти на полет по ППП, если командир и ВС допущены к таким полетам.

Командир вертолета может произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

229. При внезапном попадании ВС в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП (ОПВП), снижение ниже приборной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет запрещается. В этом случае командир ВС обязан перейти на пилотирование ВС по приборам, развернуться на 180°, возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем аэродроме. При невозможности перейти на визуальный полет после разворота на 180° командир ВС обязан приступить к набору нижнего безопасного эшелона и согласовать дальнейшие действия с органом ОВД.

230. Орган ОВД предоставляет информацию, консультации и рекомендации по предотвращению столкновения в зависимости от наличия технических средств и информации о других ВС, находящихся в его зоне ответственности.

231. В условиях простой воздушной обстановки органом ОВД может выдаваться разрешение

на выполнение специального полета по ПВП самолетам 1 - 3-го классов. Выполнение такого полета осуществляется в пределах диспетчерской зоны при менее благоприятных метеорологических условиях, чем ВМУ (при ухудшении видимости у земли или в полете, но не менее чем 1500 м, при отсутствии облаков и при видимости земной или водной поверхности). При выполнении специального полета по ПВП:

231.1. командир ВС несет ответственность за обход препятствий и выдерживание минимального запаса высоты над препятствиями;

231.2. орган ОВД обеспечивает эшелонирование ВС, выполняющих специальные полеты по ПВП между собой и с другими ВС, выполняющими полет по ППП. Радиолокационное наведение может применяться для целей ОВД или по запросу экипажа;

231.3. разрешаются специальные полеты по ПВП ночью ВС, допущенным к полетам по приборам, в остальных случаях - только днем.

ГЛАВА 23

ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

232. ОПВП применяются днем и ночью для выполнения срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, а также учебных и тренировочных полетов на ВС с истинной скоростью полета до 250 км/ч (140 узлов).

Полеты по ОПВП выполняются при метеоусловиях согласно [приложению 8](#).

233. ОПВП предусматривают:

пилотирование ВС по линии естественного горизонта с одновременным контролем по приборам за его пространственным положением;

соблюдение экипажем ВС интервалов горизонтального и вертикального эшелонирования, установленных для ПВП с другими ВС, следующими по ПВП (ОПВП) в воздушном пространстве класса С и Е, а также с ВС, следующими по ППП в воздушном пространстве класса Е;

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

определение местоположения ВС визуально по наземным ориентирам и с использованием имеющихся навигационных средств;

обеспечение органами ОВД интервалов эшелонирования с другими ВС, следующими по ППП в воздушном пространстве класса С;

наличие оборудования ВС для полетов по приборам и допуск командира ВС к полетам по ППП.

234. При организации полетов по ОПВП маршрут полета, как правило, выбирается через характерные ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости и ночью, таким образом, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении не менее 5 км днем и 10 км ночью.

235. Полеты по ОПВП выполняются при наличии двусторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем ВС.

236. При выполнении полета по ОПВП командир ВС:

выдерживает безопасную (заданную) высоту полета;

выдерживает намеченную линию пути с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств;

докладывает соответствующему органу ОВД об отклонении от плана полета;

информирует соответствующий орган ОВД о местоположении ВС и метеорологической (при необходимости) обстановке;

выполняет указания органа ОВД в контролируемом воздушном пространстве.

237. Орган ОВД при обслуживании полетов по ОПВП осуществляет ОВД в соответствии с требованиями по классификации воздушного пространства.

ГЛАВА 24 ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

238. Оперативное планирование полетов осуществляется в летной службе на основании расписания движения ВС, заявок по авиационным работам, заявок на выполнение специальных рейсов, тренировочных и других полетов.

239. Планы полетов составляются в летной службе, утверждаются руководителем авиационной организации, доводятся до руководителей служб, обеспечивающих полеты, и в установленном порядке представляются в органы ОрВД для получения разрешения на использование воздушного пространства.

240. Контроль выполнения оперативного плана и организации взаимодействия служб осуществляет руководитель авиационной организации или лицо, им назначенное.

241. Информация о полете ВС представляется в центр единой системы организации воздушного движения (далее - ЦЕС ОрВД) в форме заявки на использование воздушного пространства.

242. Правила представления заявок и выдача разрешения на использование воздушного пространства осуществляются в соответствии с авиационными правилами.

243. При полете в контролируемом воздушном пространстве командир ВС придерживается плана полета, а при отклонении от него докладывает об этом соответствующему органу ОВД.

244. План полета, представляемый в ходе полета, передается органу ОВД, обслуживающему данный район полетной информации (диспетчерский район), в котором выполняет полет ВС.

245. Если план полета представляется в целях получения диспетчерского обслуживания, экипаж ВС должен получить диспетчерское разрешение прежде, чем переходить к такому полету.

246. Если на аэродроме посадки не предоставляется диспетчерское обслуживание, то информация соответствующему органу ОВД о посадке ВС передается любыми доступными средствами связи.

ГЛАВА 25 ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА И ВЫБОР ЗАПАСНЫХ АЭРОДРОМОВ

247. Командир ВС обладает исключительным правом принятия решения на выполнение полета. Ни одно лицо не вправе оказывать влияние на командира ВС в вопросах принятия решения на выполнение полета.

248. Командир ВС принимает решение на выполнение полета при соблюдении следующих условий:

экипаж подготовлен к полету на аэродромы, по маршрутам ОВД, виду авиационных работ согласно плану полета;

ВС подготовлено к предстоящему полету в ожидаемых условиях;

расчетные взлетная, полетная и посадочная массы и центровки ВС не выходят за ограничения, установленные РЛЭ данного типа ВС;

количество топлива и масла на борту ВС перед запуском двигателя (двигателей) не меньше минимального для выполнения полета;

имеется необходимая информация для анализа метеорологической и аэронавигационной обстановки по маршрутам ОВД, району авиационных работ, а также по аэродрому вылета, назначения и запасным;

полет обеспечен планом полета, рабочим планом полета, разрешениями (если они требуются) и необходимым видом ОВД.

249. Принятие решения на выполнение полета, взлета и посадки ВС производится по наивысшему из установленных минимумов:

командира ВС (экипажа);

эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома.

250. Командир ВС принимает решение на выполнение полета по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

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

на маршруте полета отсутствуют опасные метеорологические явления (далее - метеоявления), обход которых невозможен;

на аэродроме пункта назначения фактическая и (или) прогнозируемая погода соответствует требованиям согласно [приложению 9](#);

имеются запасные аэродромы для взлета и аэродрома назначения, соответствующие требованиям [пунктов 253 - 255](#) настоящих Правил.

251. При принятии решения на выполнение полета по фактической погоде на аэродроме пункта назначения давность сведений о погоде не должна превышать одного часа.

252. При принятии решения на выполнение полета по ППП на аэродроме пункта назначения и запасных аэродромах не учитываются:

прогнозируемые ко времени прилета опасные метеоявления (кроме фронтальных гроз на запасных аэродромах);

прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;

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

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

Если время прибытия на аэродром пункта назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом изменения (ВЕСМГ) видимости и (или) высоты нижней границы облаков, при принятии решения на выполнение полета по ППП учитывается их наименьшее значение.

253. Запасной аэродром для взлета выбирается на случай выполнения вынужденной посадки после взлета при возникновении на борту ВС ситуации, не позволяющей продолжить полет до аэродрома пункта назначения. Если по каким-либо причинам аэродром вылета не может быть выбран запасным для взлета, выбирается другой аэродром при соблюдении следующих условий:

253.1. для ВС с двумя двигателями:

в пределах одного часа полета;

для полетов на самолетах с двумя газотурбинными двигателями, допущенных к полетам увеличенной дальности, - в соответствии с условиями разрешения при соблюдении соответствующих процедур;

253.2. для ВС с тремя и более двигателями - в пределах двух часов полета, если РЛЭ данного типа ВС не предусматривает другого времени.

254. Запасным аэродромом пункта назначения для полетов по ППП выбирается аэродром, если на нем ко времени прибытия прогнозируется:

высота нижней границы облаков на 50 м и видимость на 500 м выше эксплуатационного минимума аэродрома;

высота нижней границы облаков на 30 м и видимость на 200 м выше категорированного минимума аэродрома, а командир (экипаж) и ВС допущены к полетам по данной категории;

высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше эксплуатационного минимума аэродрома - в случае, когда выбранный запасной аэродром расположен на расстоянии менее 50 км от аэродрома пункта назначения.

255. Запасным аэродромом пункта назначения выбирается аэродром, расположенный в пределах до трех часов полета в крейсерском режиме со всеми работающими двигателями.

256. Для определения пригодности аэродромов пункта назначения и запасных аэродромов при выполнении полетов данного типа ВС учитываются:

расположение аэродрома, характеристики ВПП, рулежных дорожек (далее - РД), перронов, в том числе по прочности, превышение и климатические характеристики аэродрома;

наличие достаточного объема действующей аэронавигационной информации по данному аэродрому, ограничения по выполнению полетов, включая ограничения по авиационному шуму, установленные на данном аэродроме;

наличие необходимого обеспечения для полетов данного типа ВС и ОВД.

257. Запасной аэродром пункта назначения, в том числе и аэродром вылета, может быть выбран с расчетом рубежа ухода (возврата). При этом время полета с рубежа ухода (возврата) до аэродрома пункта назначения, а равно и до запасного аэродрома, не превышает двух часов полета на крейсерском режиме со всеми работающими двигателями.

258. Допускается принятие решения на выполнение полета без запасного аэродрома, если:

на аэродроме пункта назначения имеются две непересекающиеся ВПП (в том числе грунтовая ВПП), пригодные для посадки ВС данного типа, техническое состояние которых соответствует установленным требованиям, фактическая и прогнозируемая ко времени прилета видимость на 2000 м и высота нижней границы облаков на 150 м выше эксплуатационного минимума аэродрома (наибольшего из установленных для обеих ВПП по системе, которая будет использоваться при посадке), или

продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия дают основание для достаточной уверенности в том, что к расчетному времени прилета ВС на аэродром пункта назначения, а также в течение достаточного периода до и после такого времени, заход на посадку и посадка могут выполняться в ВМУ, имеется достаточный резервный запас топлива до ближайшего аэродрома;

расчетный остаток топлива на борту ВС ко времени прилета на аэродром пункта назначения не менее чем на один час полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях.

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

одного часа полета с любой точки маршрута на одном двигателе;

для полетов на самолетах с двумя газотурбинными двигателями, допущенных к полетам увеличенной дальности, - в соответствии с условиями разрешения при соблюдении соответствующих процедур.

260. Аэродром, с которого производится взлет ВС с двумя газотурбинными двигателями, допущенных к полетам увеличенной дальности, может быть запасным на маршруте или запасным для аэродрома пункта назначения для данного ВС в соответствии с условиями разрешения при соблюдении соответствующих процедур.

261. Горный аэродром выбирается запасным в соответствии с категоризацией аэродромов и допуском командира ВС и штурмана к полетам на этот аэродром.

262. Командир ВС ограничивается в праве принятия решения на выполнение полета, если:

аэродром вылета, назначения и (или) запасные аэродромы технически не пригодны к приему данного типа ВС или будут закрыты ко времени вылета или прилета по любой причине, не связанной с метеорологическими условиями;

на маршруте предстоящего полета действуют или будут действовать ограничения или запреты в использовании воздушного пространства;

представленный командиром ВС (эксплуатантом) план полета не соответствует правилам его составления, типу используемого ВС пространства или просрочен, или он не представлен, а повторяющийся план полета аннулирован;

представленный командиром ВС (эксплуатантом) план полета или существующий повторяющийся план полета не соответствует заданию на полет.

263. При выполнении полетов по ПВП и ОПВП командир ВС принимает решение на полет при следующих условиях:

на аэродромах вылета, назначения и запасных фактическая погода соответствует минимуму

командира ВС и не ниже предусмотренной для полетов по ПВП или ОПВП;

прогнозируемая видимость и высота нижней границы облаков по маршруту следования или в районе авиационных работ, аэродрома пункта назначения и запасных не ниже минимума командира ВС для полетов по ПВП или ОПВП, а прогноз ветра без учета порывов в пределах установленных ограничений;

по маршруту следования или в районе авиационных работ не наблюдаются и не прогнозируются опасные метеоявления, обход которых невозможен.

264. При отсутствии запасных аэродромов командир ВС принимает решение на выполнение полета по ПВП или ОПВП, если ко времени прилета на аэродроме пункта назначения прогнозируется видимость на 500 м и высота нижней границы облаков на 50 м выше установленного минимума.

265. При принятии решения на полет по ПВП или ОПВП прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме пункта назначения и запасном (запасных) временные (ТЕМРО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков учитываются по их наименьшему значению.

266. При принятии решения на полет по ПВП или ОПВП высота нижней границы облаков по маршруту, на аэродромах вылета, назначения и запасном (запасных) не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество ниже высоты полета не более двух октантов.

267. При принятии решения на выполнение тренировочного полета по ОПВП (по ПВП - в районе аэродрома) прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме пункта назначения и запасном (запасных) временные (ТЕМРО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков не учитываются.

ГЛАВА 26

ПОЛЕТЫ ПО МАРШРУТАМ ОВД

268. Полеты по маршрутам ОВД в зависимости от метеорологических условий, типов ВС и их оборудования выполняются по ППП или ПВП (ОПВП) на заданных высотах (эшелонах) полета в пределах установленной ширины маршрута ОВД.

269. Полеты ВС ниже безопасной высоты и самовольное спрямление заданных маршрутов не допускаются.

270. При полете по маршруту ОВД летный экипаж ВС до подхода к рубежу передачи обслуживания устанавливает радиосвязь с соответствующим органом ОВД, получает разрешение на вход в зону ответственности органа ОВД и условия полета. О полученном разрешении летный экипаж докладывает соответствующему органу ОВД. Летный экипаж ВС освобождается от установления такой радиосвязи при наличии между соответствующими пунктами ОВД прямой электросвязи.

271. В контролируемом воздушном пространстве при входе в зону ответственности органа ОВД летный экипаж ВС на установленном рубеже передачи получает условия дальнейшего полета.

272. При изменении расчетного времени пролета пункта обязательной передачи донесений на величину более трех минут летный экипаж ВС сообщает органу ОВД уточненное расчетное время.

273. При наличии автоматизированных систем ОВД или вторичного радиолокатора по указанию соответствующего органа ОВД летный экипаж может быть освобожден от доклада о пролете пунктов обязательной передачи донесений в границах ответственности данного органа

ОВД.

274. При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве орган ОВД предоставляет летному экипажу информацию о местоположении ВС в следующих случаях:

по запросу экипажа;

после окончания радиолокационного наведения, если ВС находится за пределами маршрута ОВД;

когда расчетные данные пилота существенно отличаются от данных, основанных на результатах радиолокационного наблюдения;

непосредственно перед прекращением радиолокационного обслуживания, если ВС отклонилось от своего заданного маршрута.

275. При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве допускаются отклонения от текущего плана полета по согласованию с органом ОВД или по его указанию (обход опасных метеоявлений, уход на запасной аэродром, вынужденная посадка ВС и другое).

276. В полете летный экипаж постоянно анализирует аэронавигационную и метеорологическую обстановку по маршруту полета (в районе выполнения авиационных работ), на аэродроме пункта назначения и запасных аэродромах.

277. Если посадка на аэродроме пункта назначения по метеоусловиям или другим причинам невозможна, командиру ВС предоставляется право выполнить посадку на другом аэродроме, где фактическая погода не ниже эксплуатационного минимума аэродрома, при наличии аэронавигационного запаса топлива для полета с ВПР (МВС) этого аэродрома до запасного.

278. Командиру ВС предоставляется право выбора запасных аэродромов в полете на основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки.

279. Полет продолжается в направлении аэродрома пункта назначения только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на этом аэродроме или, по крайней мере, на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением установленных эксплуатационных минимумов аэродромов.

280. При входе в диспетчерский район, в котором расположен аэродром пункта назначения, при погодных условиях близких к метеоминимуму командир ВС сообщает органу ОВД о выбранном запасном аэродроме.

281. Если количество топлива на борту ВС, аэронавигационная или метеорологическая обстановка не обеспечивают уход на запасной аэродром с ВПР (МВС) аэродрома пункта назначения, командиру ВС предоставляется право произвести посадку на ближайшем промежуточном или запасном аэродроме для дозаправки топливом или следовать до рубежа ухода (возврата) на запасной аэродром.

282. При входе в диспетчерский район, где находится рубеж ухода (возврата) на запасной аэродром, летный экипаж информирует орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода (возврата) на запасной аэродром.

Орган ОВД запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности аэродрома пункта назначения к приему ВС и передает эти сведения летному экипажу до пролета рубежа ухода (возврата).

283. Командир ВС принимает решение на продолжение полета с рубежа ухода (возврата) до аэродрома пункта назначения, если:

фактическая погода на аэродроме пункта назначения не ниже эксплуатационного минимума;

прогнозом погоды ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям [пункта 254](#) настоящих Правил;

получено подтверждение технической готовности аэродрома пункта назначения к приему ВС.

284. До пролета рубежа ухода (возврата) летный экипаж сообщает органу ОВД, осуществляющему обслуживание полета данного ВС, о принятом решении на продолжение полета до аэродрома пункта назначения или уходе на запасной аэродром.

285. При выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве и получении информации об ухудшении метеоусловий или прекращении приема ВС на аэродроме пункта назначения орган ОВД сообщает об этом летному экипажу.

286. Полет ВС на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем, а при необходимости - по кратчайшему расстоянию вне маршрута ОВД.

287. Полет в воздушном пространстве по маршрутам RNAV с установленным типом требуемых навигационных характеристик выполняется, если:

эксплуатант имеет разрешение на выполнение полетов в соответствии с процедурами RNAV;

оборудование RNAV, установленное на борту ВС, удовлетворяет соответствующему типу требуемых навигационных характеристик;

летный экипаж допущен к выполнению полетов с применением процедур RNAV;

процедуры RNAV включены в РПП эксплуатанта.

288. Маршруты RNAV подразделяются на:

фиксированные маршруты RNAV;

особые маршруты RNAV.

Ответственность за навигационную точность при полетах по маршрутам RNAV возлагается на командира ВС.

289. Фиксированные маршруты RNAV - это публикуемые маршруты RNAV, установленные для постоянного использования, по которым могут планироваться полеты ВС, оснащенные оборудованием RNAV. Фиксированные маршруты RNAV должны начинаться и заканчиваться в существующих основных точках.

290. Особые маршруты RNAV - это публикуемые маршруты RNAV или участки фиксированных маршрутов RNAV, которые могут использоваться и по которым могут планироваться полеты ВС при определенных условиях. Особые маршруты RNAV являются частью сети маршрутов ОВД, которые устанавливаются с учетом зарезервированного воздушного пространства. Особые маршруты RNAV позволяют устанавливать более прямые маршруты, дополняя существующую сеть маршрутов ОВД. При этом:

290.1. условия использования особых маршрутов RNAV устанавливаются по периоду

действия, эшелонам полета и доводятся до пользователей специальными сообщениями;

290.2. особые маршруты RNAV подразделяются на три категории:

особые маршруты RNAV первой категории (далее - CDR 1) - маршруты RNAV, по которым пользователи воздушного пространства могут планировать свой полет постоянно. CDR 1 могут использоваться в течение практически всего периода времени. Изменения по использованию CDR 1, которые потребуют представления измененного плана полета, должны быть опубликованы специальным сообщением;

особые маршруты RNAV второй категории (далее - CDR 2) - маршруты RNAV, по которым пользователи воздушного пространства не могут постоянно планировать свой полет. CDR 2 могут использоваться в зависимости от активности соответствующего зарезервированного воздушного пространства. Полеты по маршрутам CDR 2 могут выполняться в период времени и на эшелонах, указанных в сообщениях об использовании маршрутов CDR;

особые маршруты RNAV третьей категории (далее - CDR 3) - маршруты RNAV, по которым пользователи воздушного пространства не планируют свой полет. Выполнение полета по CDR 3 осуществляется по команде диспетчера УВД для выполнения спрямленного полета ВС. CDR 3 могут использоваться в зависимости от активности использования зарезервированного воздушного пространства. Сообщения об условиях использования CDR 3 не публикуются.

291. ВС, не утвержденные к полетам с RVSM, планирующие полет в пределах горизонтальных границ воздушного пространства RVSM, должны быть снижены ниже FL 290 в пределах переходного воздушного пространства до рубежа передачи УВД с соседним сектором/районным диспетчерским центром (далее - РДЦ). При этом:

291.1. ВС, не утвержденные к полетам с RVSM, при выходе из пределов горизонтальных границ воздушного пространства RVSM по решению диспетчера УВД могут продолжать следовать на прежнем эшелоне или запросить крейсерский эшелон. Изменения эшелона полета должны быть выполнены в пределах переходного воздушного пространства RVSM до рубежа передачи УВД с соседним РДЦ;

291.2. ВС, не утвержденные к полетам с RVSM и планирующие полет транзитом с пересечением горизонтальных границ воздушного пространства RVSM, получают диспетчерское разрешение следовать ниже FL 290 или выше FL 410. В пределах переходного воздушного пространства RVSM ВС может получить разрешение на занятие запрошенного эшелона полета, который должен быть занят до пролета ВС рубежа передачи УВД с соседним сектором (РДЦ).
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

292. ВС, не оснащенные и не имеющие освобождения от обязательного оснащения радиостанциями с сеткой частот 8,33 кГц, должны быть снижены ниже воздушного пространства применения сетки частот 8,33 кГц до входа в данное воздушное пространство.

293. Самолеты с двумя газотурбинными двигателями, допущенные к полетам увеличенной дальности, выполняют полеты в соответствии с требованиями, установленными специально уполномоченным органом в области ГА.

294. При выполнении полета по ПВП (ОПВП) летный экипаж ВС выполняет маневр по обходу аэродромов на безопасном удалении, по установленному маршруту или по указанию органа ОВД с соблюдением осмотрительности.

295. Полеты ВС по ПВП (ОПВП) над населенными пунктами выполняются на высоте, позволяющей при неисправности ВС произвести посадку за пределами населенного пункта или на специально предусмотренную для этих целей площадку в пределах населенного пункта.

ГЛАВА 27

ПОЛЕТЫ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ

296. Вход в схему ожидания и полет в зоне ожидания выполняется в соответствии с правилами, установленными соответствующим органом ОВД и опубликованными в сборниках аэронавигационной информации.

297. Если правила входа и полета в зоне ожидания не опубликованы или если эти правила не известны летному экипажу, орган ОВД указывает:

условное обозначение места или используемого навигационного средства;

линию пути приближения, радиал или пеленг;

направление разворота в схеме ожидания;

время полета на участке удаления или расстояние, в пределах которого осуществляется ожидание.

298. Если ВС по своим характеристикам не в состоянии выдерживать опубликованную или разрешенную схему ожидания, ему даются альтернативные условия.

299. Орган ОВД может разрешить прибывающим ВС следовать в визуальное место ожидания.

300. В контролируемом воздушном пространстве ВС, находящиеся в зонах ожидания, эшелонируются с учетом применяемого минимума вертикального эшелонирования. При этом:

300.1. эшелоны в контрольной точке ожидания или визуальном месте ожидания назначаются с учетом очередности захода на посадку. ВС, прибывающее первым в контрольную точку ожидания или визуальное место ожидания, должно быть на нижнем эшелоне, а прибывающие после него ВС, располагаются последовательно на верхних эшелонах;

300.2. в целях экономии топлива, при продолжительном ожидании турбореактивным ВС выдается разрешение выполнять полет в зоне ожидания на более высоких эшелонах с сохранением за ними очередности захода на посадку.

301. Вход в зону ожидания выполняется по единым правилам, предусматривающим параллельный, смещенный и прямой вход. Единые правила входа в зону ожидания при обычном ожидании устанавливаются согласно [приложению 10](#).

302. Все развороты при полете в зоне ожидания выполняются с углом крена 25° или с угловой скоростью $3^\circ/\text{сек}$, при этом берется меньший угол крена.

303. Вход и полет в зонах ожидания выполняется на приборных скоростях, не превышающих опубликованных для данных зон ожидания. Если приборные скорости полета в зонах ожидания не опубликованы, то вход и полет выполняется на приборных скоростях, значения которых равны или меньше, согласно [приложению 11](#).

304. Разворот на линию пути удаления начинается в момент выхода ВС в контрольную точку ожидания или визуальное место ожидания.

305. Если начало разворота задается моментом достижения заданного значения навигационного параметра (дальности, радиала или пеленга от навигационного средства) или моментом пролета над навигационным средством, разворот на линию пути приближения начинается без упреждения.

306. Если соответствующее предельное расстояние от дальномерного оборудования (далее - DME) точки начала разворота на линию пути приближения на схеме не указано, летный экипаж руководствуется временем на участке удаления, которое в штилевых условиях составляет:

1 минуту, если эшелон (высота) ожидания FL140 (4250 м) и ниже, или

1,5 минуты, если эшелон (высота) ожидания превышает FL140 (4250 м).

307. Линии пути в зоне ожидания должны выдерживаться коррекцией курса на известный ветер, внося поправки в курс и время при входе и в течение полета в зоне ожидания.

308. Отсчет времени полета по линии пути удаления начинается над контрольной точкой или на ее траверзе в зависимости от того, что наступает позднее. Если положение траверза определить невозможно, то отсчет времени начинается после выполнения разворота на линию пути удаления.

309. Предполагаемое время захода на посадку передается на борт ВС во всех случаях, когда ожидается, что этому ВС потребуется выполнять полет в зоне ожидания в течение 30 мин или более.

310. Получив разрешение оставить контрольную точку ожидания в указанное время, летному экипажу следует скорректировать полет в пределах установленной зоны ожидания с тем, чтобы оставить контрольную точку ожидания в указанное время.

ГЛАВА 28

ПОЛЕТЫ В УЗЛОВОМ ДИСПЕТЧЕРСКОМ РАЙОНЕ

311. Полеты в узловом диспетчерском районе выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэроузла (на аэродроме):

по внутрассовым маршрутам;

по маршрутам ОВД;

по схемам полета в зоне ожидания;

по траекториям, задаваемым органом ОВД.

312. При маневрировании в узловом диспетчерском районе обеспечивается пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) на заданных эшелонах (высотах) и соблюдение установленных ограничений по скорости полета, указанных в процедурах маневрирования, а при отсутствии таких ограничений - не выходя за пределы скоростей согласно [приложениям 12, 13](#).

313. При выполнении процедуры маневрирования в узловом диспетчерском районе используются навигационные средства, на которых основана данная процедура. Опубликованные процедуры маневрирования, не являющиеся процедурами RNAV, могут выполняться с применением оборудования RNAV при выполнении следующих условий:

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

в бортовой базе данных содержится процедура RNAV, совпадающая с опубликованной.

314. Если начало разворота задается моментом достижения заданного значения аэронавигационного параметра (высота, дальность, пеленг) или моментом пролета аэронавигационного средства (контрольной точки), разворот начинается без упреждения.

315. Если предусмотрен разворот на линию пути, заданную средством наведения, и момент начала разворота не указан, разворот начинается с упреждением.

316. При выполнении разворотов выдерживается значение угла крена, предписанное процедурой. Если значение угла крена не предписано, то маневрирование в узловом диспетчерском районе выполняется при следующих углах крена:

для процедур вылета и прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) - 15°;

для процедур захода на посадку по ППП - 25° или крен, обеспечивающий разворот с угловой скоростью 3°/сек, при этом берется меньший угол крена;

для визуального захода на посадку и захода на посадку по кругу - 20° или крен, обеспечивающий разворот с угловой скоростью 3°/сек, при этом берется меньший угол крена.

317. Набор высоты производится с градиентом не менее указанного на схеме. Если градиент набора высоты на схеме не указан, набор высоты в узловом диспетчерском районе выполняется со следующими градиентами:

для процедуры вылета - не менее 3,3% для самолета и 5% для вертолета;

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

318. В контролируемом воздушном пространстве маневрирование ВС от пункта окончания полета по маршруту ОВД до контрольной точки начального участка захода на посадку производится по установленному маршруту прибытия (стандартному маршруту прибытия по ППП) или по траекториям, задаваемым органом ОВД. Полеты по траекториям, задаваемым органом ОВД, выполняются с соблюдением абсолютных (относительных) безопасных высот полета.

319. При вылете и заходе на посадку пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) производится на заданных высотах с соблюдением установленных ограничений по приборной скорости полета, указанной в схеме вылета, схеме захода на посадку по ППП, а при отсутствии таких ограничений, не выходя за пределы, согласно [приложениям 12, 13](#).

320. Схемы вылета и захода на посадку, стандартные маршруты прибытия и вылета выполняются летными экипажами ВС с учетом влияния ветра.

321. При радиолокационном наведении органом ОВД обеспечивается безопасный пролет наземных препятствий.

322. Если радиолокационное наведение применяется в отношении прилетающего ВС, то оно продолжается:

при заходе на посадку по ППП - до выхода ВС к конечному участку захода на посадку;

при визуальном заходе на посадку или заходе на посадку по кругу - до получения разрешения на визуальный заход.

323. Радиолокационное наведение для захода на посадку по ППП представляет собой последовательно задаваемые органом ОВД курсы следования для вывода ВС на конечный участок захода на посадку. Подход к конечному участку захода на посадку обеспечивается под углом не более 45° к продолженной оси ВПП и на удалении, позволяющем выполнить вход в глиссаду в режиме прямолинейного горизонтального полета.

324. Разрешение на выполнение захода на посадку выдается одновременно с последним заданным курсом, при этом указание о возобновлении полета по своим средствам не выдается. Момент доворота ВС для выхода на траекторию конечного участка захода на посадку является

окончанием радиолокационного наведения для захода на посадку по ППП.

325. Визуальный заход на посадку выполняется в соответствии с разработанной эксплуатантом процедурой, при условии, что пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами.

326. Заход на посадку по кругу выполняется на основе постоянного визуального контакта с ориентирами в соответствии с процедурами, утвержденными специально уполномоченным органом в области ГА.

327. При заходе на посадку по кругу летный экипаж выдерживает установленные значения МВС и обеспечивает нахождение ВС в пределах установленной зоны визуального маневрирования. Снижение ниже МВС осуществляется при установлении постоянного визуального контакта с ориентирами.

328. Заход на посадку по ПВП (ОПВП) выполняется при постоянном контакте с наземными ориентирами и в соответствии с разработанной и опубликованной схемой.

329. Запрещается заход на посадку по ПВП (ОПВП), если летный экипаж не знает рельеф местности и характерные наземные ориентиры, на которых основана процедура захода на посадку.

ГЛАВА 29

ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ

330. Полеты на вертолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на аэродромы (посадочные площадки). При выполнении авиационных работ разрешается производить посадки на площадки, подобранные с воздуха пилотам, имеющим соответствующий допуск.

331. На контролируемом аэродроме командир вертолета с разрешения органа ОВД может использовать любую часть ВПП аэродрома для выполнения взлета или посадки, включая специально оборудованные площадки для вертолетов.

332. При принятии решения на вылет по ПВП разрешается использовать в качестве запасных аэродромов посадочные площадки заказчика, имеющие инструкции по производству полетов.

333. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, удаляются от концов лопастей на расстояние не менее диаметра несущего винта.

334. Командир вертолета производит запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы при полном составе летного экипажа. На площадках, специально оборудованных швартовочным креплением, а также на палубах морских (речных) судов при обеспечении надежной швартовки запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается командиру вертолета, а также бортмеханику и лицам ИТП, прошедшим специальную подготовку.

335. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий не должно быть менее половины диаметра несущего винта.

336. Перед каждым взлетом командир вертолета выполняет контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления, если это предусмотрено РЛЭ.

337. При выполнении АХР, учебных и тренировочных полетов контрольное висение

выполняется перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом.

338. При взлете, посадке, висении и перемещении вертолета на высоте до 10 м расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть:

до ВС - не менее двух диаметров несущего винта;

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

до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками, - согласно маркировке этих площадок и рекомендациям РЛЭ данного типа вертолета.

339. Перемещение на высоте до 10 м выполняется, если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяют производить руление.

340. Висение и перемещение на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира вертолета.

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

такая процедура оговорена инструкцией по производству полетов на данном аэродроме;

вертолет не мешает взлету и посадке других ВС;

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

обеспечиваются требования [пункта 338](#) настоящих Правил.

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

343. Посадка на выбранную с воздуха площадку выполняется после ее осмотра с воздуха в целях определения ее пригодности для посадки. Порядок осмотра определяется РЛЭ вертолета данного типа.

344. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета могут выполняться в режиме висения под руководством одного из членов экипажа согласно требованиям РЛЭ данного типа вертолета.

345. 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 (пыльного) вихря, выполняются с полетной массой, позволяющей маневрирование в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

346. При наличии на посадочной площадке снега (пыли) принимаются меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

347. В случае образования снежного (пыльного) вихря перед зависанием на взлете экипаж раздувает снег (пыль) струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров. При посадке на заснеженную (пыльную) площадку зависание выполняется вне зоны влияния воздушной подушки на высоте, обеспечивающей надежный контакт с наземными ориентирами. Продолжать снижение и производить посадку разрешается при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

348. При потере видимости наземных ориентиров на висении летный экипаж выводит вертолет из зоны вихря вверх. Взлет, посадка и висение в снежном (пыльном) вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров не выполняются.

349. Висение вертолета над водной поверхностью выполняется на высоте не менее одного диаметра несущего винта.

350. При полетах в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета должна быть не менее 500 м и обеспечивать возможность разворота на 180°. Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 м.

351. При встрече в полете с метеоусловиями ниже установленного минимума или опасными метеоявлениями командир вертолета разрешается выполнить посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при фактических метеоусловиях, соответствующих минимуму командира вертолета. О своих действиях командир вертолета информирует орган ОВД.

352. При посадке вертолета на площадку, подобранную с воздуха, при встрече в полете с метеоусловиями ниже установленного минимума или опасными метеоявлениями экипажу разрешается вылет с данной площадки без технического обслуживания после выполнения осмотра ВС в объеме предполетного (согласно РЛЭ) осмотра и записи его результатов в бортовой журнал ВС.

353. При наличии на части ВПП метеоявлений или производственного дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, взлет или посадка вертолета разрешаются в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют минимуму командира вертолета.

ГЛАВА 30

ПОЛЕТЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ

354. Полеты на гидросамолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на гидроаэродромы.

355. При перевозке груза и почтовых отправок, а также при выполнении авиационных работ, в том числе с перевозкой служебных пассажиров и пассажиров заказчика, разрешаются полеты гидросамолетов с посадками на акватории, подобранные с воздуха.

356. Организация полетов на гидроаэродроме производится в соответствии с установленными требованиями, изложенными в инструкции по производству полетов на гидроаэродроме.

357. Перечень снаряжения и аварийно-спасательных средств для гидросамолетов определяется требованиями РЛЭ данного типа ВС. Количество спасательных жилетов (плавательных средств) должно соответствовать количеству лиц, находящихся на борту.

358. В случае вынужденной посадки на воду командир гидросамолета:

перемещает гидросамолет в защищенное от ветра место и ставит его на морской якорь;

держит наготове спасательные средства;

эвакуирует (при возможности) пассажиров на сушу;

принимает меры к сохранению плавучести гидросамолета, используя подручные средства.

ГЛАВА 31

УЧЕБНЫЕ И ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ

359. Учебные и тренировочные полеты выполняются в узловых диспетчерских районах, на аэродромах и на подготовленных утвержденных в установленном порядке площадках, на маршрутах, а также в зонах ограничения, специально установленных для этих целей в соответствии с требованиями настоящих Правил и программ подготовки летного состава данного типа ВС.

360. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту ВС (не являющихся самолетом-лабораторией) может находиться не более двух тренируемых (обучаемых) летных экипажей или четырех пилотов.

361. При выполнении полетов с выключением двигателя (двигателей) или на предельных режимах разрешается нахождение на борту ВС одного тренируемого (обучаемого) летного экипажа.

ГЛАВА 32

КОНТРОЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ И ОБЛЕТЫ

362. Контрольные полеты и облеты серийного ВС выполняются:

для проверки работоспособности двигателя (двигателей), систем ВС после доработок или ремонта (кроме капитального), и (или) замены двигателя (двигателей), систем и агрегатов;

после регламентных работ или после стоянки ВС более срока, установленного эксплуатационной документацией;

в целях проверки работоспособности двигателей, систем и агрегатов перед специальными полетами (литерными).

363. Контрольные полеты и облеты в авиационных организациях выполняются с соблюдением требований настоящих Правил и программ контрольных полетов и облетов.

364. Контрольные полеты и облеты ВС выполняются:

днем, при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, но не ниже минимума, установленного инструкцией по производству полетов на данном аэродроме для контрольных полетов и облетов;

в любое время суток для проверки работы радиосветосигнальных средств при минимуме, обеспечивающем проверку этих средств согласно методическим указаниям по ее выполнению, но не ниже минимума, установленного для данного аэродрома.

ГЛАВА 33

ПОЛЕТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

365. Полеты по выполнению авиационных работ в зависимости от их цели, правил и технологии выполнения подразделяются на следующие виды:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

наблюдение и патрулирование (аэровизуальные);

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные работы;

транспортно-связные работы;

оказание медицинской помощи населению;

десантирование парашютистов;

обзорные полеты;

проведение экспериментальных и научно-исследовательских работ.

366. Полеты по выполнению авиационных работ осуществляются по договорам с заказчиком в соответствии с настоящими Правилами, РЛЭ, РПП, инструкциями и технологиями по видам работ.

367. Полеты на авиационных работах выполняются по ПВП, ОПВП и ППП в условиях погоды, установленных настоящими Правилами и инструкциями по видам работ.

368. Командирам ВС, имеющим самостоятельный налет не менее 500 часов на данном типе ВС, допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, предоставляется право принимать решение на вылет и выполнение авиационных работ по фактической погоде при следующих условиях:

отсутствуют опасные метеоявления;

фактическая видимость 5000 м и высота нижней границы облаков на 50 м выше минимума командира ВС;

время полета до аэродрома (посадочной площадки) от самой удаленной точки маршрута не более 20 минут.

369. В случае ухудшения погоды ниже указанных значений командир ВС обязан прекратить выполнение авиационных работ.

370. Командно-летному составу, находящемуся в районе работ, предоставляется право давать разрешение подчиненным ему экипажам на выполнение полетов при фактической погоде не ниже установленного минимума. Лицо командно-летного состава, давшее разрешение на выполнение полетов, обязано в течение всего периода полетов следить за изменением погоды и в случае ее ухудшения запретить полеты.

371. При выполнении отдельных видов авиационных работ с удалением от посадочной площадки не более 3 км допускается выполнение полетов с аэронавигационным запасом топлива, уменьшенным по отношению к установленным требованиям, но не менее чем на 30 мин - для самолетов и 20 мин полета для вертолетов.

372. Для выполнения авиационных работ используются аэродромы и посадочные площадки, допущенные к эксплуатации в установленном порядке. При этом:

372.1. полеты с подбором посадочных площадок с воздуха разрешается выполнять командирам самолетов и вертолетов, имеющим соответствующий допуск;

372.2. к полетам с подбором посадочных площадок с воздуха относятся:

полеты, в процессе которых производится посадка ВС на неподготовленные заранее участки

местности, а также операции, выполняемые на вертолете в режиме висения вне аэродрома;

полеты на самолетах (кроме АХР) с посадками на временные аэродромы и посадочные площадки, подготовленные заказчиком, где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется ОВД;

первичные (в течение дня) полеты на вертолетах на временные вертодромы и посадочные площадки, подготовленные заказчиком, где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется ОВД.

373. Командир ВС по заявке представителя заказчика в целях производственной необходимости имеет право изменять внетрассовый маршрут и место посадки в пределах установленного района авиационных работ с информированием об этом органа ОВД.

374. Служебные пассажиры и груз, перевозимые на ВС по заявкам заказчика, оформляются в соответствии с установленными правилами.

375. При выполнении авиационных работ, после посадки на промежуточном, а при повторных вылетах и на аэродроме базирования, командиру ВС разрешается принимать решение на вылет, информируя об этом орган ОВД при соблюдении следующих условий:

подготовка к предстоящему полету проведена в полном объеме перед началом работы (по докладу командира ВС);

на маршруте, основных и запасных аэродромах (площадках) не произошло изменений, препятствующих выполнению полета;

срок действия прогноза погоды обеспечивает выполнение задания на полет или прогноз погоды получен по радио;

время стоянки ВС не превышает одного часа.

376. АХР выполняются для распыления, опрыскивания или рассева сыпучих или жидких материалов, средств химизации или биологических средств защиты растений. При выполнении АХР:

376.1. полеты выполняются:

в равнинной и холмистой местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении крайней точки полета от склонов не менее 5 км при видимости не менее 3000 м на самолетах и 2000 м на вертолетах при высоте нижней границы облаков не ниже 150 м;

в горной местности - при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м;

376.2. полеты с базового аэродрома к месту АХР и обратно, а также с одного аэродрома (посадочной площадки) на другой выполняются по ПВП;

376.3. каждое ВС перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете с полной полетной массой и установленной сельскохозяйственной аппаратурой. Результаты облета записываются в формуляр и бортовой журнал ВС;

376.4. командир ВС обязан докладывать органу ОВД о начале и об окончании работ;

376.5. до начала обработки участков командир ВС обязан с земли или с воздуха определить расположение препятствий и характерных ориентиров, выполняя полет по прямоугольному

маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями;

376.6. полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и других) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками деревьев леса - не ниже 10 м (для СЛА - согласно РЛЭ);

376.7. полеты для обработки участков разрешается начинать не ранее чем за 30 минут до восхода солнца, а в горной местности - с восходом солнца. Полеты после захода солнца запрещаются;

376.8. полеты ВС к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по кратчайшему безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями;

376.9. развороты при обработке участков над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах с кренами, установленными РЛЭ ВС. Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а высоковольтные линии электропередач (далее - ЛЭП) - не менее 20 м;

376.10. при заходе на гон, если имеются препятствия, и выходе из него для выдерживания безопасных глиссад снижения и набора командир ВС обязан рассчитать рубеж перевода ВС в режим набора высоты или занятия рабочей высоты полета, который наносится на схему обработки участков и маркируется сигналами (сигналы могут быть передвижными и стационарными);

376.11. порядок и условия выполнения полетов по обработке участков со сложным рельефом местности, а также пересеченных высоковольтными ЛЭП определяются инструкцией, составленной командиром ВС. При самостоятельном налете на АХР до 100 часов указанная инструкция утверждается лицом командно-летного состава;

376.12. полеты вдоль проводов над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередач, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от проводов не менее 50 м при скорости ветра до 8 м/сек (для СЛА - согласно РЛЭ);

с наветренной стороны на расстоянии от них не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/сек и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/сек (для СЛА - согласно РЛЭ);

376.13. для обработки участков на склонах гор маршруты заходов должны быть построены, как правило, вдоль горизонталей. Развороты для последующих заходов должны выполняться в сторону понижения местности. Заходы вверх по склону разрешается производить, если обеспечивается сохранение рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ;

376.14. загрузку вертолета с вращающимися винтами разрешается производить только под руководством лиц ИТП;

376.15. экипажу ВС запрещается:

оглядываться назад для наблюдения за выходом распыливаемого материала;

обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, когда высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

выполнять эволюции в целях устранения задержки при выбрасывании распыливаемого материала;

совершать полеты над населенными пунктами;

брать на борт ВС лиц, не связанных с выполнением задания;

выполнять полеты без включенных средств сбора полетной информации;

покидать рабочее место до завершения полета.

377. Полеты по воздушным съемкам подразделяются на аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные. При этом:

377.1. перед началом полетов по воздушным съемкам заказчик и командиры летных подразделений согласовывают районы работ и маршруты полетов с заинтересованными ведомствами и органами ОрВД;

377.2. разрешается производить одновременно полеты двух ВС над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом командиры ВС должны информировать друг друга о своем местоположении;

377.3. перед началом работ командир ВС обязан произвести рекогносцировочный полет над районом съемок на высоте не менее безопасной;

377.4. аэрофотосъемочные полеты производятся в целях фотографирования местности с ВС, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой;

377.5. полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению (QNE);

377.6. при выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом командир ВС имеет право передавать управление автопилотом штурману-аэрофотосъемщику, обеспечивая при этом постоянный контроль за выдерживанием режима полета;

377.7. поисково-съемочные полеты выполняются в целях проведения различных видов аэрогеофизических съемок;

377.8. поисково-съемочные полеты выполняются на предельно малых высотах;

377.9. при выполнении поисково-съемочных полетов на ВС, оборудованных аппаратурой с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного ВС или съемочной аппаратуры;

377.10. полеты ВС с выпускными устройствами при отсутствии автоматического тросоруба мгновенного действия запрещаются;

377.11. выполнение съемочных полетов против солнца в равнинной и холмистой местности на истинных высотах менее 100 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30° запрещается;

377.12. аэросъемочные полеты выполняются в целях геологического картирования, дистанционного зондирования Земли, а также контроля за состоянием окружающей среды;

377.13. полеты выполняются на малых, средних и больших высотах с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру.

378. Аэровизуальные полеты (полеты для наблюдения и патрулирования) выполняются с наблюдателем заказчика на борту ВС в целях визуального обследования объектов и наблюдения за обстановкой на местности (патрулирование ЛЭП, линий связи, газопроводов и нефтепроводов, продуктопроводов, рек, каналов, автомагистралей; ледовая разведка; разведка запасов рыбы и зверя; инвентаризация диких животных и другие). Полеты выполняются на малых, средних и

больших высотах. При этом:

378.1. аэровизуальные полеты выполняются днем по ПВП на высотах над препятствиями не менее 50 м при минимуме погоды: видимость - не менее 2000 м, высота нижней границы облаков - не менее 150 м;

378.2. снижение ВС для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м над препятствиями, а при осмотре высоковольтных ЛЭП - до высоты не менее 20 м над опорами.

379. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны, обследования и учета лесов. При этом:

379.1. полеты выполняются по ПВП при минимуме погоды: видимость не менее 2000 м, высота нижней границы облаков не менее 150 м;

379.2. снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах;

379.3. сброс вымпела в пунктах приема донесений производится с высоты над препятствиями не менее 50 м в равнинной и холмистой местности. При сбрасывании вымпелов запрещается:

производить заходы и развороты вверх по склону;

производить сброс вымпела лично командиру ВС;

выполнять эволюции над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной;

379.4. полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с Руководством по лесоавиационным работам;

379.5. выполнение полетов по аэросеву леса, борьбе с вредителями и болезнями леса производится в соответствии с Руководством по авиационно-химическим работам.

380. К полетам на строительно-монтажных работах относятся: монтаж и демонтаж строительных конструкций, ЛЭП, трубопроводов, проведение погрузочно-разгрузочных операций и других видов работ, связанных с висением и перемещением вертолета. При этом:

380.1. полеты на строительно-монтажных работах выполняются по ПВП при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 150 м;

380.2. полеты в целях выполнения строительно-монтажных работ производятся в соответствии с настоящими Правилами, РЛЭ и инструкцией по конкретным видам работ;

380.3. перед выполнением строительно-монтажных работ необходимо произвести контрольный облет и висение вертолета над монтажной (разгрузочной) площадкой для определения наиболее выгоднейших направлений подхода и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы экипажа вертолета данного типа;

380.4. для определения наиболее целесообразного способа выполнения строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производятся (при необходимости) тренировочные полеты в специально отведенном месте в условиях, максимально приближенных к реальным по данному виду работ;

380.5. для взаимодействия экипажа с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и визуальная сигнализация. В необходимых случаях назначается руководитель работ;

380.6. все перемещения ВС с грузом (объектом) на внешней подвеске над технологической площадкой выполняются при наличии устойчивой радио- или иной связи между экипажем и наземной бригадой обеспечения выполнения авиационных работ.

381. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и других организаций, использующих ВС для связи, перевозки пассажиров, груза и оборудования заказчика. При этом:

381.1. транспортно-связные полеты выполняются днем и ночью по ПВП, ОПВП и ППП;

381.2. перевозка грузов осуществляется в фюзеляже ВС и с использованием внешней подвески. Разгрузка может осуществляться после посадки ВС, в полете - методом сброса, а также в режиме висения вертолета;

381.3. сброс грузов производится с парашютами и без парашютов. Сброс грузов с парашютами - с высоты не менее 150 м. Сброс грузов без парашюта разрешается:

в равнинной местности с высоты не ниже 25 м;

в холмистой местности не ниже 50 м;

381.4. полеты для транспортировки грузов (объектов) на внешней подвеске ВС, а также полеты для авиационной буксировки объекта по земле или по воздуху выполняются с обходом населенных пунктов. Пролет через населенный пункт допускается только с разрешения местных органов власти;

381.5. полеты с грузом на внешней подвеске выполняются днем - при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м; ночью - при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м;

381.6. груз, транспортируемый на внешней подвеске, должен быть сброшен в следующих случаях:

на висении, если использована максимальная мощность двигателя (двигателей), а вертолет самопроизвольно снижается;

при потере экипажем визуального контакта с землей в условиях снежного (пыльного) вихря;

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

при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

при отказе двигателя (двигателей);

в других случаях по решению командира ВС.

382. Полеты по оказанию медицинской помощи населению производятся на основании заявок организаций здравоохранения и подразделяются на: полеты для оказания экстренной медицинской помощи и полеты, связанные с доставкой медицинского персонала для плановых консультаций, медицинских грузов и выполнением других санитарных мероприятий. При этом:

382.1. степень срочности полета в оба направления указывается в заявке организаций

здравоохранения, которые несут ответственность за их обоснованность;

382.2. при полетах для оказания экстренной медицинской помощи, связанной со спасением жизни людей, вылет ВС разрешается выполнять без предварительно поданной заявки (с последующим оформлением документации), по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды по маршруту и в пункте посадки (должна учитываться подготовленность экипажа для выполнения данного задания на полет);

382.3. полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются днем и ночью по ПВП, ОПВП и ППП по кратчайшим маршрутам;

382.4. к полетам для оказания экстренной медицинской помощи днем и ночью допускаются специально подготовленные экипажи (пилоты), допущенные к полетам при предельных метеорологических минимумах погоды;

382.5. посадки ВС при выполнении срочных полетов ночью разрешаются только на аэродромах и посадочных площадках, имеющих оборудование для ночных полетов или световое обозначение (костры, жаровни и другое). Если посадка ВС на подобранную с воздуха площадку произведена днем, то для вылета ночью командир ВС обязан принять меры по оборудованию ее световой маркировкой для безопасного взлета;

382.6. в случае вынужденной посадки экипаж обязан принять меры по доставке больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого ВС.

383. Полеты на десантирование парашютистов выполняются для доставки десантников-пожарных или спасателей к месту назначения, если доставка их другим способом невозможна, а также тренировки парашютистов-спортсменов и любителей. При этом:

383.1. к выполнению прыжков на парашютах допускаются лица, имеющие свидетельство парашютиста (или аналогичный документ) или прошедшие соответствующую подготовку;

383.2. полеты на десантирование выполняются при видимости не менее 3000 м и высоте нижней границы облаков на 50 м выше высоты выброски;

383.3. разрешается выполнять десантирование парашютистов-спортсменов в разрыв облаков при общем их количестве не более 6 октантов и высоте нижней границы не менее 700 м. При этом командир ВС должен иметь допуск к полетам по ППП.

384. Обзорные полеты выполняются с целью предоставления условий гражданам для обозрения с воздуха природных заповедников, памятников архитектуры и других достопримечательностей, доставки заказчика к удаленным объектам обозрения, а также популяризации ГА и авиационной техники в Республике Беларусь. При этом:

384.1. обзорные полеты выполняются по ПВП с аэродромов и посадочных площадок, специально подобранных и оборудованных для этих целей, при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 150 м;

384.2. досмотр и оформление пассажиров производится в установленном порядке.

385. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются эксплуатантами ВС по договорам с заинтересованными организациями. При этом:

385.1. программа полетов для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ должна быть согласована с эксплуатантом ВС и утверждена руководителем научной

(научно-производственной) организации;

385.2. полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются днем и в сумерках по ПВП, днем и ночью по ОПВП и ППП;

385.3. к данному виду работ допускаются наиболее подготовленные экипажи, имеющие необходимый опыт на авиационных работах.

ГЛАВА 34

ПОЛЕТЫ ВС АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

386. К ВС авиации общего назначения (далее - АОН) относятся ВС, в том числе планеры, дельтапланы, парапланы, легкие и СЛА, ВС любительской конструкции, аэростатические аппараты, которые используются на некоммерческой основе.

387. Полет ВС АОН не начинается до тех пор, пока командир ВС не убедится в том, что:

ВС зарегистрировано, подготовлено к полету и на борту ВС имеется документация, предусмотренная настоящими Правилами;

на борту ВС установлены соответствующие приборы и оборудование с учетом ожидаемых условий полета;

выполнены все виды необходимого технического обслуживания ВС в соответствии с установленными требованиями;

масса и центровка ВС позволяют безопасно выполнить полет в ожидаемых условиях;

имеющийся на борту ВС груз правильно распределен и надежно закреплен;

не превышены эксплуатационные ограничения ВС, содержащиеся в РЛЭ данного типа ВС или аналогичном документе.

388. На борту ВС должно находиться РЛЭ или иной документ, устанавливающий эксплуатационные ограничения ВС.

389. Полеты легких и тяжелых категорий ВС АОН выполняются в соответствии с требованиями, установленными для ВС коммерческой авиации.

390. Полеты СЛА, планеров, дельтапланов, парапланов, ВС любительской конструкции, аэростатических аппаратов АОН выполняются при высоте нижней границы облаков - не ниже 450 м и видимости - не менее 5000 м, при этом полет по маршруту выполняется на высоте не ниже 100 м над препятствиями.

391. Летные проверки пилотов ВС АОН (пилотов-любителей, пилотов-планеристов, пилотов свободного аэростата) осуществляются один раз в год в соответствии с требованиями настоящих Правил.

392. При выполнении полетов на дельтапланах и планерах учитываются следующие особенности:

переменный по высоте и направлению профиль полета, обусловленный поиском восходящих потоков воздуха;

возможность вынужденного прекращения полета на любом участке маршрута по причине отсутствия условий для парения;

отсутствие у органа ОВД радиолокационной информации и надежной радиосвязи с экипажами, выполняющими маршрутные полеты.

392.1. При выполнении полетов на СуперЛА запрещается:

эксплуатировать СуперЛА таким образом, чтобы это создавало опасность другим лицам или объектам;

сброс предметов с борта СуперЛА;

эксплуатировать СуперЛА если это создает опасность столкновения с другим летательным аппаратом;

эксплуатировать СуперЛА над застроенными участками города или поселка, промышленными объектами, а также над скоплением людей.

При выполнении полетов на СуперЛА разрешается:

эксплуатировать СуперЛА между восходом и заходом солнца;

выполнять полеты на СуперЛА только в специально выделенных, в порядке установленном законодательством, зонах;

эксплуатировать СуперЛА в визуальных метеорологических условиях, при высоте нижней границы облаков не менее 300 метров и горизонтальной видимости не менее 5000 метров.

СуперЛА должны всегда уступать путь всем воздушным судам.

Моторные СуперЛА должны уступать путь безмоторным.

(пп. 392.1 введен [постановлением](#) Минтранса от 25.08.2016 N 31-п)

393. Безопасность маршрутных полетов на мотодельтапланах достигается:

установлением вдоль маршрута полета площадок для вынужденной посадки;

информированием экипажей других летательных аппаратов о входе в район полетов мотодельтапланов;

осмотрительностью экипажей.

394. Пилотируемые аэростатические ВС подразделяются на аэростаты и дирижабли. При этом:

394.1. полеты аэростатических ВС классифицируются по видам:

свободный полет - полет аэростата и (или) дирижабля, выполняемый в воздушном пространстве в соответствии с условиями, заданными органами ОВД;

привязной полет - подъем аэростата на швартовочных фалах;

394.2. максимальная высота подъема регламентируется РЛЭ аэростата, а полет выполняется в соответствии с заданными органом ОВД условиями;

394.3. эксплуатация аэростатических ВС осуществляется с площадок, не требующих специального оснащения и разметки, удовлетворяющих требованиям безопасного взлета (подъема);

394.4. планирование полетов аэростатических ВС включает выбор места старта, вероятного

сектора воздушного пространства, площадок для выполнения посадки;

394.5. место старта выбирается исходя из фактического направления ветра с учетом ограничений для данного района полетов. Размеры площадки, используемой для взлета и подъема на привязи, должны удовлетворять требованиям, указанным в РЛЭ;

394.6. азимуты вероятного сектора воздушного пространства для свободного полета аэростата определяются направлением ветра по высотам, дальность определяется скоростью ветра и располагаемым временем выполнения полета. Веер траекторий свободного полета аэростата планируется исходя из ограничений для данного района полетов;

394.7. площадки для посадки аэростата должны выбираться в планируемом секторе выполнения полета и на расстоянии, не превышающем располагаемую дальность полета;

394.8. расчет взлетного веса и дистанции взлета производится для фактических метеоусловий (температура воздуха, атмосферное давление, скорость ветра у земли) при нормированной вертикальной скорости набора высоты не менее 3 м/сек с условием обеспечения высоты прохода над препятствиями по курсу взлета не менее 10 м;

394.9. аэростатические ВС должны иметь швартовку, оснащенную устройством быстрой отцепки, препятствующей неконтролируемому перемещению по площадке до выполнения взлета;

394.10. очередность взлета определяет организатор полетов, учитывая направление ветра для избежания соприкосновения жесткими элементами конструкций оболочек аэростатических ВС. При одновременном или раздельном взлете нескольких аэростатических ВС с одной площадки допускается соприкосновение ВС оболочками;

394.11. при одновременном нахождении в зоне нескольких аэростатических ВС не допускается скоростное маневрирование аэростатов по вертикали при выполнении взлета и посадки;

394.12. аэростат, находящийся выше, должен уступить пространство аэростату, находящемуся ниже;

394.13. свободные полеты аэростатических ВС производятся вне маршрутов ОВД;

394.14. при следовании в воздушном пространстве класса С допускается пересечение маршрутов ОВД аэростатическими ВС, оборудованными приемоответчиками вторичной локализации, при условии обеспечения органом ОВД установленных интервалов эшелонирования с ВС, следующими по ППП. Полеты на аэростатах, не оборудованных приемоответчиками вторичной локализации, выполняются в зарезервированном воздушном пространстве;

394.15. профиль полета аэростатического ВС определяется пилотом. Допускается выполнение промежуточных посадок (касаний земной или водной поверхности) при условии наличия открытых подходов и отсутствия препятствий с последующим взлетом исходя из полученных перед взлетом или во время полета условий;

394.16. площадка для выполнения посадки выбирается по курсу полета. Размеры площадки зависят от скорости ветра у земли, препятствий в виде построек, ЛЭП, домашних животных и другого;

394.17. до начала выполнения полетов на выбранной площадке взлета производится оперативный замер направления и скорости ветра. На основании полученных результатов принимается решение о выполнении полетов;

394.18. метеорологические минимумы аэростатических ВС определяются РЛЭ;

394.19. полеты аэростатических ВС в особых условиях (в зонах обледенения, грозовой деятельности, ливневых осадков, в условиях термической и динамической турбулентности атмосферы, повышенной электрической активности атмосферы, сдвига ветра, пыльной бури) запрещаются;

394.20. каждый полет аэростатического ВС сопровождается и обеспечивается наземной командой на оборудованном автомобиле, оснащенном необходимыми средствами радиосвязи, которой осуществляется поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;

394.21. аэростатические ВС, выполняющие полеты над водными акваториями, комплектуются необходимым количеством спасательных плавательных средств;

394.22. в случае вероятной посадки аэростатических ВС на водную поверхность команды сопровождения комплектуются моторными плавательными средствами;

394.23. аэростатические ВС оборудуются сбрасываемым фалом длиной не менее 50 м;

394.24. при буксировке планера соблюдаются следующие условия:

командир ВС, осуществляющего буксировку, имеет необходимую подготовку и квалификацию;

ВС, осуществляющее буксировку, допущено к буксировке согласно РЛЭ;

до начала выполнения полета в контролируемом воздушном пространстве орган ОВД выдает разрешение на выполнение буксировки планера;

между пилотом ВС, осуществляющим буксировку, и пилотом планера организуется взаимодействие, включая сигналы готовности к взлету, готовности к отцепке, порядок действий в аварийной ситуации;

пилот, осуществляющий буксировку, не производит сброс буксирного троса после отцепки планера, если это представляет опасность для людей, животных и искусственных объектов на земле.

ГЛАВА 35 ПОЛЕТЫ ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ

395. Воздушным судном, терпящим бедствие, признается ВС, жизни и (или) здоровью пассажиров и членов экипажа которого угрожает непосредственная опасность либо с которым потеряна связь и его местоположение неизвестно.

396. Воздушным судном, потерпевшим бедствие, признается ВС, разрушенное или получившее повреждение при рулении, взлете, полете или посадке, а также ВС, осуществившее вынужденную посадку вне аэродрома.

397. ВС, терпящее или потерпевшее бедствие, подлежит немедленному поиску и спасанию.

398. Если ВС, находящемуся в полете, грозит опасность или если ВС терпит либо потерпело бедствие, командир ВС принимает меры к сохранению жизни и здоровья людей.

399. При возникновении на борту ВС аварийной ситуации, угрожающей безопасности полета, командир ВС подает сигнал бедствия согласно [приложению 14](#).

400. Сигнал бедствия передается:

на рабочей частоте связи органа ОВД, а также на международной аварийной частоте 121,5 МГц в радиотелефонном режиме;

при запросе помощи у морских служб - на частотах 2182 кГц или 4125 кГц в радиотелефонном режиме.

401. В целях своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам ВС, терпящих бедствие, органом ОВД организуется круглосуточное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц.

402. Командир ВС, принявший сигнал бедствия, сообщает об этом органу ОВД и продолжает следить за передачей информации на этой частоте радиосвязи.

403. Передача сообщений с других ВС на частоте радиосвязи с ВС, терпящим или потерпевшим бедствие, не вызываемых крайней необходимостью, может быть временно прекращена до особого указания органа ОВД.

404. Если в результате мер, принятых экипажем по предотвращению бедствия, у него возникла уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома пункта назначения, командир ВС сообщает об этом органу ОВД.

405. Приняв решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома, командир ВС информирует орган ОВД, предупреждает всех членов экипажа, дает указания о порядке их дальнейших действий и информирует пассажиров. Штурман (второй пилот) обязан сообщить всем членам экипажа местоположение ВС, направление и расстояние до ближайшего аэродрома или населенного пункта, а над водным пространством - направление и расстояние до берега.

406. При выполнении вынужденной посадки экипаж вплоть до приземления (приводнения) ведет радиообмен с наземными (корабельными) радиостанциями, а в перерывах держит передатчики во включенном состоянии (с нажатой кнопкой). Средства автоматической передачи сигналов пеленгования, если они имеются, и аварийный приводной передатчик (ELT) должны быть постоянно включенными.

407. Командир ВС при обнаружении терпящего бедствие воздушного или надводного судна:

ведет наблюдение за судном терпящим бедствие;

принимает меры, которые могут облегчить определение местоположения воздушного или надводного судна, терпящего бедствие, при отсутствии этих данных у соответствующего органа ОВД;

сообщает органу ОВД по возможности:

тип, опознавательные знаки и состояние воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

его местоположение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;

время наблюдения в часах и минутах;

количество замеченных людей;

факт покидания людьми воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

количество людей, находящихся на поверхности воды;

физическое состояние людей.

408. Командир ВС, первым обнаруживший терпящее бедствие воздушное или надводное судно, руководит действиями всех других прибывающих ВС до прибытия на место происшествия первого поисково-спасательного ВС.

Если невозможно установить радиосвязь с воздушным или надводным судном, терпящим бедствие, командир ВС использует сигналы согласно примечанию [приложения 14](#).

409. Если экипажу ВС необходимо передать какую-либо информацию оставшимся в живых или наземным спасательным командам и при этом двусторонняя связь отсутствует, экипаж сбрасывает, если это практически осуществимо, радиосвязное оборудование для установления непосредственной связи или передает информацию с помощью сбрасывания выпела.

410. Если подается сигнал с земли, экипаж ВС подтверждает, понят или нет этот сигнал, используя средства, описанные в [пункте 409](#) настоящих Правил, а если это практически неосуществимо - с помощью сигналов согласно [приложению 14](#).

411. Если командир ВС принял сигнал бедствия и (или) сообщение о бедствии или другую информацию, он:

фиксирует местоположение ВС, терпящего бедствие;

определяет, если возможно, пеленг передающей радиостанции;

информирует соответствующий орган ОВД о приеме по радио сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения.

ГЛАВА 36 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

412. Не допускается сближение ВС на расстояния менее установленных интервалов эшелонирования.

413. Ответственность за эшелонирование между ВС возлагается на орган ОВД или экипаж ВС в соответствии с требованиями классификации воздушного пространства. Летный экипаж соблюдает осмотрительность визуально и с помощью БСПС (при наличии такого оборудования).

414. С целью предотвращения столкновения с другим ВС летный экипаж предпринимает необходимые и своевременные действия в соответствии с командами, выдаваемыми оборудованием БСПС, с немедленным докладом о предпринятых маневрах соответствующему органу ОВД.

Команды по предотвращению угрозы столкновения, выдаваемые оборудованием БСПС, являются приоритетными по отношению к указаниям органа ОВД.

415. После завершения конфликтной ситуации между ВС летный экипаж незамедлительно восстанавливает заданный эшелон (высоту) полета и сообщает об этом соответствующему органу ОВД.

416. Процедуры, применимые со стороны органа ОВД для ВС, оборудованных БСПС, идентичны тем, которые применяются для ВС, не оборудованных БСПС.

417. Когда пилот сообщает о маневре, вызванном командой БСПС, диспетчер УВД не должен пытаться изменить траекторию полета самолета до тех пор, пока пилот не доложит о возврате к выполнению текущего диспетчерского разрешения, но должен (по возможности)

обеспечить летный экипаж ВС информацией о движении. Использование БСПС не меняет соответствующие обязанности пилотов по обеспечению безопасности полетов.

418. Как только самолет нарушает текущее диспетчерское разрешение в соответствии с командой БСПС, орган ОВД прекращает нести ответственность за обеспечение интервалов между ВС, выполнившим маневр в соответствии с командой БСПС и ВС, с которыми был нарушен интервал эшелонирования в результате выполнения маневра.

419. Ответственность диспетчера УВД за обеспечение интервалов для всех ВС, на которые воздействует маневр в соответствии с командой БСПС, возобновляется когда:

диспетчер УВД подтвердил сообщение пилота, что самолет продолжает следовать в соответствии с предписанным разрешением; или

диспетчер УВД подтвердил сообщение пилота, что самолет продолжает следовать в соответствии с предписанным разрешением и выдал новое диспетчерское разрешение, которое подтвердил летный экипаж.

420. В случае непреднамеренного сближения двух ВС на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, и если при этом существует опасность столкновения, то каждое из этих ВС отворачивает вправо для расхождения левыми бортами на безопасном расстоянии.

421. В случае непреднамеренного сближения двух ВС на сходящихся курсах приблизительно на одном и том же эшелоне (высоте) ВС, справа от которого находится другое ВС, принимает меры для того, что бы избежать пролет выше, ниже или впереди другого ВС, за исключением тех случаев, когда оно находится на безопасном удалении и принимает во внимание влияние турбулентности в следе ВС.

422. ВС тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам, аэростатам, а также ВС, буксирующим другие ВС или какие-либо предметы. Дирижабли уступают путь планерам и аэростатам, а планеры уступают путь аэростатам.

423. При полетах по ПВП на пересекающихся курсах, на одном и том же эшелоне (высоте) командир ВС, видящий другое ВС слева, уменьшает, а видящий другое ВС справа - увеличивает высоту полета так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС. При невозможности изменения высоты полета командиры ВС отворачивают таким образом, чтобы обеспечить безопасное расхождение ВС, не теряя друг друга из вида.

424. При полете по ППП в контролируемом воздушном пространстве обгон менее скоростного ВС более скоростным ВС осуществляется с разрешения органа ОВД с соблюдением установленных интервалов эшелонирования.

425. При полетах по ПВП обгон впереди летящего ВС выполняется при соблюдении следующих правил:

вне схемы захода на посадку - с правой стороны с боковым интервалом между ВС не менее 500 м;

при полете по схеме захода на посадку обгон односторонних ВС не выполняется. Более скоростные ВС могут обгонять менее скоростные до начала промежуточного участка захода на посадку с боковым интервалом между ВС не менее 500 м.

426. Экипажи ВС, готовящиеся к взлету или выполняющие взлет на аэродроме, не контролируемом органом ОВД, имеют преимущество перед экипажами ВС, выполняющими руление.

427. На неконтролируемых органом ОВД аэродромах экипаж ВС, находящийся на конечном участке захода на посадку, имеет преимущество перед экипажами ВС, движущихся по земле (воде) или находящихся в полете в узловом диспетчерском районе.

428. При приближении к неконтролируемому органом ОВД аэродрому нескольких ВС с целью совершения посадки экипаж ВС, находящийся на более низком эшелоне (высоте) полета, имеет преимущество перед экипажами ВС, находящимися на более высоком эшелоне (высоте) полета.

429. На контролируемых аэродромах порядок руления, очередность взлетов, заходов на посадку и посадок определяет орган ОВД.

430. В период между заходом и восходом солнца на ВС, находящихся в полете, включаются аэронавигационные огни.

431. Система предупреждения о близости земли (GPWS/TAWS) должна автоматически своевременно и однозначно предупреждать экипаж с использованием звуковых и, по возможности, визуальных сигналов о:

рельефе местности в направлении полета;

чрезмерной скорости снижения;

чрезмерной скорости сближения с земной поверхностью;

чрезмерной потере высоты после взлета или ухода на второй круг;

недостаточном запасе высоты над местностью при полете в конфигурации, не соответствующей посадочной;

снижении ниже глиссады захода на посадку по приборам.

432. Пилотирующий пилот должен немедленно выполнить действия, направленные на вывод самолета в условия безопасного полета, если любой из членов летного экипажа обнаружил опасное сближение с землей или сработала система предупреждения о близости земли (GPWS/TAWS).

РАЗДЕЛ IV

СТАНДАРТНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

ГЛАВА 37

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

433. Перед полетом члены экипажа ВС должны проходить предполетную подготовку в установленном объеме.

434. На пассажирских ВС закрытие дверей и грузовых люков после посадки пассажиров и их открытие после заруливания на стоянку осуществляются в соответствии с требованиями РЛЭ данного типа.

435. На грузовых ВС закрытие и открытие дверей и грузовых люков, а также эксплуатация самолетного погрузочно-разгрузочного оборудования осуществляются подготовленным для этого авиационным персоналом.

436. В процессе выполнения полета:

не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением полета;

дверь кабины летного экипажа должна быть закрытой и запертой на замок, члены кабинного экипажа должны входить в кабину летного экипажа при служебной необходимости по вызову и с разрешения командира ВС;

члены летного экипажа могут покидать кабину лишь по одному с разрешения командира ВС и только после получения от членов кабинного экипажа информации об обстановке за дверью кабины;

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

437. В течение всего полета все члены летного экипажа, находясь на своих рабочих местах, должны пристегиваться к креслу поясными ремнями.

438. Пилоты пользуются привязными системами <*> во время взлета и посадки во всех случаях, а другие члены летного экипажа - в случаях, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности.

<*> Привязная система включает плечевые ремни и поясной ремень, которым можно пользоваться отдельно.

439. Члены кабинного экипажа должны пользоваться привязными системами, а лица, сопровождающие груз, - ремнями безопасности во время взлета и посадки.

440. Пассажиры должны пристегиваться к креслу поясными привязными ремнями от начала руления до набора эшелона (высоты) полета и от начала снижения с эшелона (высоты) полета до выключения двигателей на стоянке, на других этапах полета - по указанию командира ВС или членов кабинного экипажа.

441. Перед полетом экипаж информирует пассажиров о размещении бортовых аварийно-спасательных средств на борту ВС, инструктирует о правилах их использования и порядке действий в аварийной ситуации.

442. Во время полета командир ВС должен находиться на своем рабочем месте. Допускается кратковременное оставление рабочего места в условиях, не угрожающих безопасности полета.

443. При выходе командира ВС из кабины второй пилот управляет ВС и руководит работой летного экипажа, при этом остальные члены летного экипажа должны находиться на своих рабочих местах.

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

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

446. В аварийных ситуациях, связанных с угрозой безопасности полета, члены летного экипажа покидают свои рабочие места только по указанию командира ВС.

447. На этапах полета от запуска двигателя (двигателей) до набора эшелона (высоты) полета

после взлета, а также на снижении с эшелона (высоты) полета до выключения двигателя (двигателей) после посадки не разрешается ведение членами летного экипажа переговоров, не связанных с выполнением задания на полет.

448. На установленных рубежах члены летного экипажа должны проверять готовность к выполнению очередного этапа полета по карте контрольных проверок.

449. Ни одно лицо не правомочно пилотировать ВС и выполнять обязанности члена экипажа, находясь под воздействием психоактивных веществ, ограничивающих способность выполнения этими лицами своих обязанностей.

ГЛАВА 38 БУКСИРОВКА

450. На контролируемом аэродроме буксировка ВС производится:

летным экипажем ВС и (или) лицами ИТП;

по разрешению органа ОВД;

в соответствии с РЛЭ данного типа ВС;

при наличии двусторонней связи летного экипажа ВС с органом ОВД и буксировочной бригадой;

по маркировочной разметке в соответствии с указанной органом ОВД схемой движения ВС.

451. Лица, осуществляющие буксировку, соблюдают визуальную и радиоосмотрительность, докладывают органу ОВД о начале и окончании буксировки.

Ответственность за безопасность буксировки несут лица ИТП, руководящие буксировкой.

452. Буксировка ВС выполняется с включенными аэронавигационными огнями и огнями предупреждения столкновений (проблесковыми огнями).

ГЛАВА 39 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ (ДВИГАТЕЛЕЙ)

453. На контролируемом аэродроме запуск двигателя (двигателей) ВС выполняется по разрешению органа ОВД.

454. Перед запуском двигателя (двигателей) с целью выполнения полета на контролируемых аэродромах летный экипаж ВС:

осуществляет прослушивание информации службы ATIS (при ее наличии);

устанавливает контрольную связь с органом ОВД, осуществляющим аэродромное диспетчерское обслуживание, с целью проверки качества радиосвязи;

включает огни предупреждения столкновений (проблесковые огни);

докладывает индекс информации службы ATIS, аэродром пункта назначения, номер стоянки и получает разрешение на запуск двигателя (двигателей). При невозможности принятия информации службы ATIS или ее отсутствии экипаж получает информацию для вылета от органа ОВД.

455. При запуске двигателя (двигателей) ВС летный экипаж поддерживает двустороннюю

связь с ИТП, обеспечивающим выпуск ВС.

456. На ВС, не оборудованных необходимыми средствами связи, при запуске двигателя (двигателей) применяются установленные визуальные сигналы между летным экипажем и ИТП, обеспечивающим выпуск ВС.

457. По указанию органа ОВД разрешается запуск двигателей во время буксировки ВС.

ГЛАВА 40 РУЛЕНИЕ

458. Руление выполняет командир ВС или по его указанию второй пилот, если это предусмотрено РЛЭ данного типа ВС и программой летной подготовки.

459. Выруливание с места запуска двигателя (двигателей) выполняется с разрешения органа ОВД и ответственного лица ИТП, обеспечивающего выпуск ВС.

На посадочных площадках, где отсутствует орган ОВД и (или) ответственное лицо ИТП, обеспечивающее выпуск ВС, выруливание производится по усмотрению командира ВС.

460. Выруливание ВС запрещается, если:

члены летного экипажа перед началом руления не выполнили процедуры, предусмотренные РЛЭ данного типа ВС и РПП эксплуатанта;

не получено разрешение на выруливание органа ОВД и (или) ответственного лица ИТП, обеспечивающего выпуск ВС;

безопасность руления не обеспечена из-за наличия препятствий;

отсутствует автомашина сопровождения, если сопровождение при выруливании обязательно или выполняется по запросу экипажа;

не исправна тормозная система.

461. В начале руления летный экипаж ВС обязан проверить действие тормозов.

462. Руление ВС выполняется летным экипажем самостоятельно за машиной сопровождения или по сигналам ответственного лица ИТП по маршруту, указанному органом ОВД, по маркировочной разметке в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой руления.

463. На контролируемых аэродромах занятие и освобождение ВПП осуществляется в соответствии с указаниями органа аэродромного диспетчерского обслуживания.

464. На аэродромах и площадках, где нет органа ОВД, маршрут руления выбирает командир ВС.

465. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от:

требований РЛЭ данного типа ВС;

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

наличия других ВС или препятствий по маршруту руления;

видимости и степени освещенности на маршруте руления;

ограничений скорости руления, применяемых на данном аэродроме;

других условий, определяющих безопасность руления.

466. При обнаружении препятствия на маршруте руления командир ВС:

принимает меры по предотвращению столкновения, вплоть до остановки ВС;

докладывает органу ОВД о наличии препятствия;

после устранения препятствия наземными службами аэродрома, с разрешения органа ОВД продолжает руление.

467. При рулении ВС на встречных курсах летные экипажи ВС уменьшают скорость руления до минимальной и, придерживаясь правой стороны, расходятся левыми бортами на безопасном расстоянии. При этом:

467.1. при сближении ВС на пересекающихся курсах летный экипаж ВС, видящий другое ВС справа, прекращает руление;

467.2. обгон рулящего ВС запрещается.

468. Летный экипаж ВС, выполняющий руление, останавливается:

в местах ожидания у ВПП, если нет иного указания от органа ОВД;

перед включенными огнями линии "стоп" и продолжает руление после выключения этих огней.

469. ВС при рулении лидируется машиной сопровождения:

днем и ночью - при видимости 400 м и менее;

ночью - ВС с максимальной взлетной массой 30 тонн и более независимо от метеоусловий;

если маркировочная разметка рулевых дорожек по маршруту руления или места стоянки хотя бы частично не просматривается из-за наличия снега, льда или по другим причинам;

по запросу летного экипажа независимо от времени суток, метеоусловий и типа ВС.

470. При лидировании ВС безопасную дистанцию между машиной сопровождения и лидируемым ВС поддерживает водитель машины сопровождения.

471. Заруливание на место стоянки выполняется по:

маркировочной разметке в соответствии с указанной органом ОВД схемой движения ВС;

сигналам и указаниям дежурного по сопровождению;

сигналам встречающего лица ИТП;

сигналам системы заруливания и остановки.

472. Командир ВС несет ответственность за обоснованность выбора скорости руления.

473. При установке ВС на место стоянки не по маркировочной разметке летный экипаж ВС:

информирует об этом орган ОВД;

по согласованию с органом ОВД повторяет маневр за руливания на стоянку; или
вызывает буксир для постановки ВС на место стоянки; или
вызывает ИТП для передачи ВС и последующей его постановки на место стоянки лицами ИТП.

474. Руление выполняется с включенными аэронавигационными огнями и фарами:

в сумерках и ночью;

в любое время суток при видимости менее 2000 м;

по решению командира ВС.

Огни предупреждения столкновений (проблесковые огни) днем и ночью должны быть включены от запуска двигателей до их останова.

ГЛАВА 41

ВЗЛЕТ

475. Перед взлетом командир ВС докладывает органу ОВД индекс информации службы ATIS, а при отсутствии информации службы ATIS получает информацию о метеоусловиях, состоянии поверхности ВПП, орнитологической обстановки по курсу взлета (при ее наличии) от органа ОВД.

476. Летный экипаж оценивает соответствие метеорологических условий и состояния поверхности ВПП. Если дальность видимости на ВПП измеряется в нескольких точках, для взлета используются значения, характерные для зоны пробега (дальнего конца ВПП).

477. Взлет производится после доклада о готовности экипажа ВС и получения разрешения органа ОВД, которое означает, что:

обеспечивается интервал эшелонирования для вылетающего ВС;

отсутствуют препятствия на ВПП;

летный экипаж имеет информацию о явлениях, угрожающих безопасности взлета (скоплениях птиц, опасных метеоусловиях, текущих параметрах приземного ветра, выраженных в минимальных и максимальных значениях);

летный экипаж имеет диспетчерское разрешение на вылет.

478. На контролируемых аэродромах занятие исполнительного старта и взлет осуществляются только по разрешению органа ОВД.

479. В целях ускорения движения ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как оно вырулит на ВПП. После получения такого разрешения ВС выруливает на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.

480. Если процедура подготовки к взлету предусматривает длительное нахождение ВС на ВПП, перед занятием ВПП командир ВС докладывает органу ОВД о времени задержки взлета.

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

482. Командиру ВС запрещается взлетать, если:

имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;

фактические метеоусловия ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома для взлета;

поверхность ВС покрыта льдом, инеем или мокрым снегом;

другое ВС выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг);

параметры приземного ветра, а также состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления) не соответствует ограничениям, установленным РЛЭ данного типа ВС;

взлетная масса ВС превышает допустимую для фактических условий взлета;

впереди на ВПП или по курсу взлета имеется препятствие.

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

484. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения, взлет должен быть немедленно прекращен. Повторный взлет на ВС до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета, запрещается.

485. Взлет ВС ночью и днем производится, как правило, с включенными фарами. После взлета фары выключаются на высоте не менее 50 м. При взлете в тумане, осадках в виде дождя или снега и других метеоявлениях, создающих световой экран, порядок использования фар определяет командир ВС.

486. Взлет ВС, как правило, производится от начала ВПП. Допускается выполнение взлета не от начала ВПП при условии, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме, а также по решению командира ВС, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.

487. Допускается взлет при попутном ветре, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме при величине попутной составляющей ветра, не превышающей ограничений, установленных РЛЭ данного типа ВС.

ГЛАВА 42

НАБОР ВЫСОТЫ

488. При отсутствии на схеме вылета информации о высоте разворота после взлета разворот выполняется по достижении относительной высоты не менее 120 м для самолетов и 90 м для вертолетов.

489. При выполнении авиационных работ разрешается выполнение разворота после взлета на относительной высоте не менее 50 м, если иное не предусмотрено правилами выполнения определенных видов работ.

490. Доклад о выполнении взлета на контролируемом аэродроме производится:

при полетах по ППП - по достижении высоты 200 м или в соответствии с правилами, опубликованными в сборниках аэронавигационной информации, или информации,

содержащейся в сводке службы ATIS;

при полетах по ПВП - по достижении высоты 200 м, а при полетах на высоте менее 200 м - после набора высоты в соответствии с планом полета.

491. С момента начала разбега ВС до набора высоты 200 м летный экипаж и соответствующий орган ОВД не ведут между собой радиообмен, за исключением ситуаций, когда возникает угроза безопасности полета.

492. На контролируемом аэродроме при получении разрешения на бесступенчатый набор высоты (эшелона) полета доклад о взлете производится по указанию органа ОВД.

493. Выход ВС из воздушного пространства контролируемого аэродрома осуществляется по установленной схеме вылета или в соответствии с указаниями органа ОВД.

494. Командир ВС своевременно информирует соответствующий орган ОВД о невозможности занятия заданного эшелона (высоты) полета в наборе высоты к установленному или заданному органом ОВД рубежу в контролируемом воздушном пространстве.

ГЛАВА 43

СНИЖЕНИЕ, ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА

495. Перед началом снижения с эшелона (высоты) полета или до входа ВС в диспетчерскую зону (при полетах ниже эшелона перехода) летный экипаж под руководством командира ВС проводит предпосадочную подготовку.

При продолжительности полета менее одного часа часть предпосадочной подготовки по решению командира ВС может быть проведена перед вылетом.

496. Снижение производится по маршрутам ОВД или траекториям, задаваемым органом ОВД, на режимах, установленных требованиями РЛЭ данного типа ВС.

497. В зонах с интенсивным воздушным движением в процессе снижения с эшелона FL100 (3050 м) до контрольной точки начального участка захода на посадку устанавливается приборная скорость не более 470 км/ч (250 узлов). В целях регулирования интервалов между ВС летному экипажу может задаваться режим поступательных и (или) вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах. Информация органа ОВД о снижении без ограничений является основанием для выдерживания приборной скорости на усмотрение командира ВС в соответствии с РЛЭ данного типа ВС.

498. При заходе на посадку на контролируемом аэродроме, если невозможно выдержать заданные параметры полета, командир ВС сообщает об этом органу ОВД, в зоне ответственности которого находится ВС.

499. При входе в зону ответственности органа ОВД контролируемого аэродрома летный экипаж сообщает местоположение ВС, высоту полета и получает условия для захода на посадку.

500. При заходе на посадку по ППП, если на аэродроме отсутствует радиолокационный контроль, невозможно использовать угломерно-дальномерную систему и летный экипаж не может достаточно точно определить местоположение ВС с использованием бортовых навигационных систем, заход на посадку выполняется после выхода ВС на безопасном эшелоне (высоте) на навигационное средство аэродрома посадки.

501. Если при выполнении захода на посадку на контролируемом аэродроме происходит срабатывание сигнализации системы предупреждения о близости земли (GPWS/TAWS), ВС переводится в набор высоты с докладом органу ОВД о выполнении маневра, за исключением

случаев, когда в сборниках аэронавигационной информации для данной схемы захода на посадку имеется информация о возможном срабатывании такой сигнализации.

502. Перед заходом на посадку на контролируемом аэродроме командир ВС уточняет эксплуатационные минимумы для основной и резервной системы захода на посадку и посадки.

503. На контролируемом аэродроме разрешение органа ОВД для захода на посадку с указанием системы захода дается не позднее выхода ВС на контрольную точку конечного участка захода на посадку.

504. Снижение на конечном участке захода на посадку начинается в контрольной точке конечного участка захода на посадку, а при выполнении схемы типа "ипподром" по кругу или обратной схемы - после выхода на посадочную прямую.

505. При выполнении неточного захода на посадку снижение на конечном участке захода на посадку до МВС осуществляется с расчетной вертикальной скоростью, определяемой градиентом снижения (углом наклона траектории) с учетом ветра.

506. При наличии на конечном участке захода на посадку контрольной точки ступенчатого снижения снижение ниже указанной для пролета этой точки высоты производится после пролета контрольной точки ступенчатого снижения.

507. При отклонении ВС от заданной траектории конечного участка захода на посадку на величину, превышающую установленные пределы, командир ВС прекращает снижение для захода на посадку и выполняет процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг).

508. При наличии на конечном участке захода на посадку контрольной точки прерванного захода на посадку процедура ухода на второй круг начинается не позднее пролета этой точки.

509. На контролируемом аэродроме заход на посадку по кругу применяется днем и в сумерках (при наличии светосигнальных средств) и предусматривает:

визуальное маневрирование в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода в створ ВПП;

выдерживание установленной минимальной высоты снижения (МВС) до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;

сохранение постоянного визуального контакта с ориентирами;

выполнение процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) с любой точки захода на посадку в случае потери визуального контакта с ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП.

510. Для обеспечения безопасности захода на посадку по кругу устанавливается зона визуального маневрирования, в пределах которой учитываются препятствия при расчете относительной высоты пролета препятствий (ОСН) для каждой категории ВС.

511. Визуальное маневрирование выполняется с целью захода ВС для посадки на ВПП, расположение которой не подходит для выполнения захода на посадку с прямой и является завершением захода на посадку по ППП.

512. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до точки начала визуального захода на посадку по кругу осуществляется по ППП по маршрутам ОВД или траекториям, задаваемым органом ОВД.

513. При визуальном маневрировании снижение до высоты меньшей, чем МВС, не

производится до тех пор, пока:

не будет установлен и не будет поддерживаться постоянный визуальный контакт с ориентирами;

пилот не увидит порога ВПП;

не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и ВС не займет соответствующее положение для выполнения посадки.

514. Разрешение для захода на посадку по кругу означает, что при выполнении визуального маневрирования в пределах установленной зоны визуального маневрирования будут обеспечены:

безопасные интервалы эшелонирования между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП, заход на посадку по кругу;

контроль за заходом на посадку и выдерживанием схемы ухода на второй круг по ППП при наличии радиолокационного контроля;

своевременное информирование о метеорологической и орнитологической обстановке.

515. При выполнении захода на посадку по кругу командир ВС несет ответственность за:

выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой органом ОВД, до точки начала визуального захода на посадку;

выдерживание установленной МВС при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;

выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования при постоянном визуальном контакте с ориентирами;

своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ориентирами.

516. С точки начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС "Полосу наблюдаю" при выполнении захода на посадку по кругу ответственность за завершение посадки возлагается на командира ВС.

517. Визуальный заход на посадку при полетах по ППП разрешается выполнять днем и ночью (при наличии светосигнальных средств) ВС всех классов. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку может быть запрошено летным экипажем или выдано органом ОВД (по согласованию с летным экипажем).

518. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается при условии, если пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами и:

сообщаемая нижняя граница облаков соответствует высоте, установленной для начального участка захода на посадку ВС или превышает эту высоту; или

пилот сообщает, находясь на высоте начального участка захода на посадку, или в любой момент полета по схеме захода на посадку по приборам, что метеорологические условия позволяют достаточно уверенно полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.

519. Между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС обеспечивается эшелонирование.

520. Радиолокационное и нерадиолокационное эшелонирование следующего одно за другим ВС обеспечивается до того момента, пока пилот следующего позади ВС не доложит о том, что он видит находящееся впереди ВС. После доклада пилоту дается указание продолжать визуальный заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди ВС. При этом:

520.1. если оба ВС относятся к категории тяжелых с учетом турбулентности в следе или находящееся впереди ВС относится к категории более тяжелого, чем следующее за ним, и дистанция между ВС менее соответствующей минимуму турбулентности в следе, орган ОВД выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе;

520.2. командир ВС несет ответственность за обеспечение установленного интервала эшелонирования относительно впереди летящего ВС, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если необходимо увеличить интервал эшелонирования, пилот информирует об этом орган ОВД и запрашивает изменение условий захода на посадку.

521. Орган ОВД, под управлением которого осуществляется визуальный заход на посадку, несет ответственность за:

определение возможности выполнения визуального захода на посадку на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;

контроль за выдерживанием летным экипажем схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером до момента начала визуального захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;

выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку.

522. Разрешение на визуальный заход на посадку означает, что при выполнении визуального захода на посадку будут обеспечены:

безопасные интервалы между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП, и ВС, выполняющими визуальный заход на посадку;

контроль за выполнением захода и выдерживанием схемы ухода на второй круг при наличии радиолокационного контроля;

своевременная информация экипажа о метеорологической и орнитологической обстановке.

523. При выполнении визуального захода на посадку командир ВС несет ответственность за:

выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером, до момента начала визуального захода на посадку;

выполнение визуального маневра при наличии визуального контакта с наземными ориентирами;

выдерживание минимальных безопасных высот пролета препятствий;

своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с наземными ориентирами.

524. С момента начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС "Полосу наблюдаю" при выполнении визуального захода на посадку ответственность за завершение полета возлагается на командира ВС.

525. После начала органом ОВД выполнения радиолокационного наведения ранее

выданное разрешение на заход отменяется.

526. При выполнении захода на посадку по посадочному локатору командир ВС выполняет команды органа ОВД, при этом:

при отклонениях от заданной траектории по направлению не предпринимает корректирующих действий без специального указания органа ОВД;

при отклонениях от заданной траектории по высоте (отклонения по глиссаде) предпринимает корректирующие действия на основе предоставляемой органом ОВД информации.

527. При смене ВПП или возникновении условий, требующих изменения (уточнения) ранее принятых решений, летным экипажем проводится дополнительная предпосадочная подготовка и повторная проверка выполненных операций по карте контрольных проверок.

528. При полетах на посадочные площадки командир ВС:

при отсутствии органа ОВД перед посадкой выполняет контрольный заход в целях осмотра площадки и определения ее пригодности к посадке;

при наличии органа ОВД сообщает предполагаемое время, место и магнитный курс посадки;

информирует соответствующий орган ОВД о выполнении посадки.

529. Заход на посадку по ППП не продолжается после пролета внешнего маркера или эквивалентной позиции (не ближе 7 км от торца ВПП) при выполнении точного захода на посадку, или ниже 300 м (1000 футов) относительно порога ВПП при выполнении неточного захода на посадку, если значение сообщенной видимости или контрольной RVR ниже установленного эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома. При этом:

529.1. если после пролета внешнего маркера или эквивалентной позиции (не ближе 7 км от торца ВПП) при выполнении точного захода на посадку или снижения ниже высоты 300 м (1000 футов) относительно порога ВПП при выполнении неточного захода на посадку значение сообщенной видимости или контрольной RVR стало менее установленного эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома, заход продолжается до ВПП (MBC);

529.2. если нижняя граница облаков (вертикальная видимость) ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома, разрешается заход на посадку до ВПП (MBC);

529.3. заходы на посадку и посадки по приборам по категориям II и III не разрешаются, если не предоставляется информация о RVR;

529.4. при сообщении видимости и RVR используется RVR;

529.5. если в отношении какой-либо ВПП сообщается более одного значения RVR, решение об использовании этой ВПП для посадки принимается на основе значения RVR в зоне приземления;

529.6. если при точном заходе на посадку до достижения ВПП командир ВС установил необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку, ему предоставляется право продолжить заход и выполнить посадку;

529.7. если при неточном заходе на посадку командир ВС до пролета на MBC точки прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) установил необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку, ему предоставляется право продолжить заход и выполнить посадку.

530. При заходе на посадку по ППП, если произошел отказ основной системы захода на посадку, летный экипаж переходит на резервную систему, руководствуясь при этом значением эксплуатационного метеорологического минимума, установленного для резервной системы захода на посадку.

531. Командир ВС выполняет процедуру прерванного захода на посадку, если при достижении высоты стабилизации 300 м (1000 футов) относительно уровня аэродрома в ПМУ и 150 м (500 футов) в ВМУ, включая визуальный заход на посадку, не выдерживаются условия стабилизированного захода на посадку.

532. Заход на посадку считается стабилизированным только, если все перечисленные ниже условия выполнены до достижения установленной высоты стабилизации:

самолет находится на расчетной траектории в вертикальной и горизонтальной плоскости (по приборам или по визуальным ориентирам);

для полета по расчетной траектории достаточны незначительные изменения курса и тангажа;

самолет находится в посадочной конфигурации;

тяга двигателей постоянна, режим работы двигателей в пределах, установленных РЛЭ. Балансировка самолета обеспечивает полет на расчетной скорости;

скорость полета не менее расчетной скорости захода на посадку и не более скорости захода на посадку + 40 км/ч (20 узлов);

вертикальная скорость не более 5 м/сек (1000 футов/мин);

все разделы карты контрольных проверок и предпосадочная информация командира ВС (дополнительная, при необходимости) завершены;

параметры полета не выходят за установленные пределы.

Отклонения от критериев стабилизации, обусловленные нестандартной ситуацией, включаются в предпосадочную информацию командира ВС.

533. Командир ВС прекращает заход и выполняет процедуру прерванного захода на посадку, если:

до достижения ВПР (МВС) не установлен или потерян необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку;

после пролета ВПР (МВС) потерян необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку;

до установления необходимого визуального контакта с ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация радиовысотомера и (или) системы предупреждения о близости земли (GPWS/TAWS);

по имеющейся самой последней информации скорость ветра у земли с учетом его направления и максимальных значений, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления превышают ограничения, установленные РЛЭ данного типа ВС;

к моменту достижения ВПР (МВС) пространственное положение ВС или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

для выдерживания установленной глиссады (траектории) требуется использование режима работы двигателя (двигателей) выше номинального;

к моменту достижения ВПР (МВС) отклонения от заданной или расчетной траектории снижения, расчетных значений поступательной и вертикальной скоростей снижения превышают установленные ограничения для данного типа ВС;

не получено разрешение на посадку к моменту пролета ВПР;

в воздушном пространстве или на ВПП появилось или наблюдается препятствие;

на конечном участке захода на посадку наблюдаются опасные метеоявления или скопление птиц;

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения;

командир ВС не уверен в благополучном исходе посадки.

534. На контролируемом аэродроме процедуру прерванного захода на посадку командир ВС выполняет по опубликованной схеме или по указанию органа ОВД.

535. Процедура прерванного захода на посадку предусматривает вывод ВС в точку, с которой возможно выполнить повторный заход на посадку, полет в зону ожидания или полет на запасной аэродром.

536. Если командир ВС не уверен в благополучном исходе посадки, ему предоставляется право выполнения процедуры прерванного захода на посадку с любой высоты, но не ниже минимальной высоты, установленной РЛЭ данного типа ВС.

537. Прерванный заход на посадку должен расцениваться как грамотное решение командира ВС. Ни одно должностное лицо не вправе оспаривать решение командира ВС об уходе на второй круг, тем более применять к нему меры административного воздействия.

538. Командиру ВС предоставляется право выполнения повторных заходов на посадку, если:

аэронавигационный запас топлива после повторного захода обеспечивает уход на запасной аэродром с ВПР (точки прерванного захода на посадку);

фактическая погода соответствует требованиям настоящих Правил для захода на посадку и посадки.

539. На контролируемом аэродроме летный экипаж ВС получает разрешение на посадку от органа ОВД на удалении не менее 1000 м от порога ВПП.

540. Посадка ВС выполняется летным экипажем в границах зоны приземления ВПП (посадочной площадки).

ГЛАВА 44

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ МИНИМУМЫ

541. Основными параметрами при установлении метеорологических минимумов для выполнения полетов являются:

ВПР (МВС);

высота нижней границы облаков;

дальность видимости на ВПП (видимость).

542. Эксплуатант до начала выполнения полетов на любой аэродром или использования аэродрома в качестве запасного рассчитывает эксплуатационные метеорологические минимумы аэродромов для взлета и посадки эксплуатируемого типа ВС. Эксплуатационный метеорологический минимум аэродрома не учитывает метеорологический минимум для взлета и посадки командира ВС (летного экипажа).

543. Для аэродромов определяются и публикуются абсолютная высота пролета препятствий (ОСА) и относительная высота пролета препятствий (ОСН), которые используются эксплуатантом для расчета эксплуатационных метеорологических минимумов аэродромов.

544. Метеорологические минимумы рассчитываются в соответствии с авиационными правилами, утвержденными специально уполномоченным органом в области ГА.

545. Устанавливаются следующие метеорологические минимумы:

минимум аэродрома для взлета;

минимум аэродрома для посадки;

минимум аэродрома для захода на посадку по кругу;

минимум для авиационных работ;

минимум ВС для взлета;

минимум ВС для посадки;

минимум ВС для захода на посадку по кругу;

минимум командира ВС для взлета;

минимум командира ВС для посадки;

минимум командира ВС для полета по ПВП;

минимум командира ВС для полета по ОПВП;

минимум экипажа ВС для посадки по категориям II и III;

минимум аэродрома тренировочный для взлета;

минимум аэродрома тренировочный для посадки.

546. Минимум аэродрома для взлета - минимально допустимые значения дальности видимости на ВПП (видимости) и при необходимости высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение взлета на ВС данной категории.

547. Минимум аэродрома для посадки - минимально допустимые значения дальности видимости на ВПП (видимости) и ВПР (МВС), при которых разрешается выполнять посадку на ВС данной категории.

548. Минимум аэродрома для захода на посадку по кругу - минимально допустимые значения видимости и МВС, при которых на данном аэродроме разрешается производить заход на посадку по кругу и посадку на ВС данной категории.

549. Минимум для вида авиационных работ - минимально допустимые значения видимости

и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение данного вида авиационных работ.

550. Минимум ВС для взлета - минимально допустимое значение дальности видимости на ВПП (видимости), позволяющее безопасно производить взлет на ВС данного типа.

551. Минимум ВС для посадки - минимально допустимые значения дальности видимости на ВПП (видимости) и ВПР (МВС), позволяющие безопасно производить посадку на ВС данного типа.

552. Минимум ВС для захода на посадку по кругу - минимально допустимые значения видимости и МВС, позволяющие безопасно производить визуальное маневрирование при заходе на посадку по кругу на ВС данного типа.

553. Минимум командира ВС для взлета - минимально допустимое значение дальности видимости на ВПП (видимости), при котором командиру ВС разрешается выполнять взлет на ВС данного типа.

554. Минимум командира ВС для посадки - минимально допустимые значения дальности видимости на ВПП (видимости) и ВПР (МВС), при которых командиру ВС разрешается выполнять посадку на ВС данного типа.

555. Минимум командира ВС для полетов по ПВП (ОПВП) - минимально допустимые значения видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру ВС разрешается выполнение взлета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки на ВС данного типа.

556. Минимум аэродрома тренировочный для взлета - минимально допустимые значения дальности видимости на ВПП (видимости) и, при необходимости, высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет при тренировочных полетах на ВС данной категории.

557. Минимум аэродрома тренировочный для посадки - минимально допустимые значения дальности видимости на ВПП (видимости) и ВПР (МВС), при которых разрешается выполнять посадку при тренировочных полетах на ВС данной категории.

558. При выполнении точных заходов на посадку по приборам устанавливаются следующие категории точных заходов на посадку и посадок:

категория I (кат. I) - точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной ВПР не менее 60 м (200 футов) и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;

категория II (кат. II) - точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной ВПР не менее 60 м (200 футов), но не менее 30 м (100 футов) и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м;

категория IIIA (кат. IIIA) - точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной ВПР не менее 30 м (100 футов) или без ограничения по относительной ВПР и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м;

категория IIIB (кат. IIIB) - точный заход на посадку и посадка по приборам с относительной ВПР не менее 15 м (50 футов) или без ограничения по относительной ВПР и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м, но не менее 50 м;

категория IIIC (кат. IIIC) - точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной ВПР и дальности видимости на ВПП.

Любой точный заход на посадку при относительной ВПР 60 м (200 футов) или выше и при видимости 800 м или дальности видимости на ВПП 550 м или более считать заходом на посадку по категории I.

(п. 558 в ред. [постановления](#) Минтранса от 04.03.2015 N 6)

559. Если ВПР и дальность видимости на ВПП подпадают под разные категории, то категория, к которой следует относить данный заход, может определяться либо ВПР, либо дальностью видимости на ВПП. Заход на посадку будет выполняться по категории с более низким минимумом. При этом:

559.1. на аэродромах с радиомаячной системой при отсутствии метеорологических наблюдений на ближнем приводном радиомаяке (далее - БПРМ) за высотой нижней границы облаков минимум для посадки увеличивается по ВПР на 30 м и на 500 м по дальности видимости на ВПП;

559.2. на аэродромах без радиомаячных систем при отсутствии метеонаблюдений на БПРМ за высотой нижней границы облаков минимум для посадки по МВС устанавливается не ниже 200 м и видимости, рассчитанной в соответствии с методикой определения минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС, но не менее 2500 м.

560. Для аэродромов, ВС, видов авиационных работ, а также командиров ВС при выполнении полетов могут устанавливаться ограничения по скорости ветра.

561. В каждом полете минимум для взлета, посадки, полета по маршруту, району авиационных работ определяется исходя из эксплуатационного минимума аэродрома, командира ВС, вида авиационных работ по наивысшему из них.

ГЛАВА 45

БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОТЫ ПОЛЕТА

562. Минимальная высота полета ВС по маршруту ОВД ограничивается:

необходимостью обеспечения установленного минимального запаса высоты над препятствиями (МОС);

структурой воздушного пространства в данном районе выполнения полетов.

563. Ограничения по минимальным и максимальным высотам (эшелоном) полета, накладываемые структурой воздушного пространства, указываются в сборниках аэронавигационной информации в виде нижнего и (или) верхнего эшелона (высоты полета) для каждого участка маршрута ОВД.

564. В целях обеспечения безопасности полетов рассчитываются следующие безопасные высоты и эшелоны полета ВС:

абсолютная (относительная) высота схемы;

абсолютная (относительная) высота пролета препятствий (OCA/H);

минимальная абсолютная высота в секторе (MSA);

безопасная высота полета ниже эшелона перехода;

безопасная высота полета по давлению QNE (760 мм.рт.ст. или 1013,2 миллибара);

высота эшелона перехода.

Расчет безопасных высот (эшелонов) полета производится согласно [приложению 15](#). При этом:

564.1. способы определения абсолютных (относительных) высот схем и минимальных (относительных) высот пролета препятствий (OCA/H), а также критерии построения стандартных схем вылета по приборам (SID), стандартных схем прибытия по приборам (STAR) и схем захода на посадку по приборам изложены в томе II "Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов" (далее - PANS-OPS);

564.2. безопасная высота схемы (аэродромного круга полетов) определяется с таким расчетом, чтобы минимальный запас высоты над препятствиями (MOC) составлял при полетах:

по ПВП днем с истинной скоростью полета 300 км/ч (160 узлов) и менее - 100 м, с истинной скоростью полета 301 - 550 км/ч (160 - 295 узлов) - 200 м;

по ОПВП днем - 50 м, ночью - 250 м;

по ППП - 300 м.

Границы аэродромного круга полетов определяются в соответствии с методикой, изложенной в томе II PANS-OPS;

564.3. минимальная абсолютная высота в секторе (MSA):

устанавливается для всех аэродромов, на которых выполняются полеты по приборам, и обеспечивается переход от конфигурации полета по маршруту к схеме захода на посадку и наоборот;

используется при полетах по ППП в случаях отклонения ВС от установленной схемы маневрирования и определяется с таким расчетом, чтобы минимальный запас высоты над наибольшим препятствием (MOC) в данном секторе был не менее 300 м (1000 футов);

564.4. при полетах в горной местности минимальный запас высоты над препятствиями (MOC) увеличивается на 300 м (1000 футов). При этом:

564.4.1. если разница между абсолютными высотами секторов менее 100 метров, может устанавливаться высота, применимая ко всем секторам;

564.4.2. как правило, секторы должны совпадать с квадрантами компаса. Однако, если это диктуется топографическими или другими условиями, границы секторов могут выбираться с таким расчетом, чтобы установить оптимальные абсолютные высоты в секторах;

564.4.3. если препятствия находятся за пределами сектора, но не далее 9 км (5 морских миль) от границы сектора (в буферной зоне) и превышают самое высокое препятствие, расположенное внутри этого сектора, то минимальная абсолютная высота в секторе определяется по наибольшему превышению препятствия рассматриваемой буферной зоны;

564.4.4. полученные значения минимальных абсолютных высот в секторах округляются в большую сторону до ближайших 50 м или 100 футов и публикуются в сборниках аэронавигационной информации;

564.5. безопасная высота полета ниже эшелона перехода по ПВП рассчитывается при подготовке к полету и устанавливается с таким расчетом, чтобы минимальный запас высоты над превышением препятствия (MOC) составлял:

в равнинной, холмистой местности и над водным пространством на истинных скоростях полета 300 км/ч (160 узлов) и менее - 100 м, на истинных скоростях полета 301 - 550 км/ч (160 -

295 узлов) - 200 м;

в горной местности - 300 м;

564.6. полеты на высотах ниже эшелона перехода по ПВП могут выполняться на минимальной допустимой высоте полета, устанавливаемой руководствами по видам авиационных работ или РПП эксплуатанта. Минимальные запасы высот над препятствиями (МОС) для полетов по ОПВП указаны в [приложении 8](#);

564.7. безопасная высота полета по стандартному атмосферному давлению при полетах по ППП определяется с таким расчетом, чтобы минимальный запас высоты над наибольшим превышением препятствия (МОС) в зоне пролета препятствий составлял:

в равнинной, холмистой местности и над водным пространством - 300 м (1000 футов);

в горной местности - 600 м (2000 футов);

564.8. минимальная безопасная высота определяется и публикуется для каждого участка маршрута в сборниках аэронавигационной информации;

564.9. высота эшелона полета определяется путем расчета безопасной высоты полета по стандартному атмосферному давлению с последующим увеличением полученного значения до высоты ближайшего эшелона.

565. В воздушном пространстве Республики Беларусь установлены:
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.08.2017 N 29)

565.1. высота перехода, равная 1850 м (6000 футов), определяемая по давлению аэродрома, приведенному к среднему уровню моря по стандартной атмосфере;

565.2. эшелон перехода, равный FL80 (2450 м), а при минимальном давлении приведенном к среднему уровню моря по стандартной атмосфере 977,1 гектопаскаля (733 мм.рт.ст.) и ниже - FL90 (2750 м).

(пп. 565.2 в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.08.2017 N 29)

(п. 565 в ред. [постановления](#) Минтранса от 10.07.2013 N 26)

566. При выполнении полетов по маршрутам препятствия учитываются в пределах зоны, симметричной относительно линии заданного пути, а также в пределах радиуса от ее начальной и конечной основных точек, равного половине ширины зоны. Ширина зоны учета препятствий равна:

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.08.2017 N 29)

при полетах по ППП - 50 км;

при полетах в диспетчерской зоне, узловом диспетчерском районе, диспетчерском районе, районе аэродрома - 20 км;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.08.2017 N 29)

при полетах по ПВП - ширине маршрута ОВД, маршрута полетов.

567. При расчете публикуемых на радионавигационных картах минимальных безопасных высот (эшелонов) полета для условий стандартной атмосферы допускается использование зон пролета препятствий, учитывающих конфигурацию маршрута, точностные характеристики и расположение средств наведения.

568. Назначение минимальных безопасных высот (эшелонов) полета органом ОВД в пределах контролируемого воздушного пространства не снимает с командира ВС ответственности

за обеспечение надлежащего запаса высоты над препятствиями, за исключением тех случаев, когда полет по ППП выполняется в условиях наведения с помощью радиолокатора.

569. Расчет абсолютных (относительных) высот маневрирования и минимальных безопасных абсолютных высот основывается на температуре, соответствующей стандартной атмосфере, кроме тех случаев, когда это особо оговорено. Предполагается, что летный экипаж учитывает поправку в показания барометрических высотомеров на температуру воздуха на аэродроме. При этом:

569.1. абсолютные (относительные) высоты корректируются в том случае, когда температура окружающего воздуха на поверхности гораздо ниже, чем температура в стандартной атмосфере. В таких условиях приближенная поправка заключается в увеличении относительной высоты на 4% на каждые 10° ниже стандартной температуры при измерении температуры в месте установки высотомера или вычисляется согласно [приложению 16](#). Эта формула предполагает использование атмосферы, более близкой к стандартной;

569.2. для практического использования в эксплуатации следует применять поправку на температуру в том случае, когда ее значение превышает 20% от соответствующего минимального запаса высоты над препятствиями (МОС).

ГЛАВА 46

ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ШКАЛЫ ДАВЛЕНИЯ БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ВЫСОТОМЕРА

570. При выполнении полетов ВС используются установки высотомера по:

стандартному атмосферному давлению (QNE) 760 мм.рт.ст. или 1013,2 гектопаскалей (далее - гПа), или 29,92 дм.рт.ст.;

атмосферному давлению на уровне превышения аэродрома или посадочного порога ВПП (QFE);

давлению, приведенному к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (QNH).

571. Высота (эшелон) полета определяется и выдерживается экипажем по барометрическому высотомеру с учетом суммарных поправок в соответствии с методикой, утвержденной специально уполномоченным органом в области ГА. При этом:

571.1. для повышения точности выдерживания заданного эшелона полета производится осреднение показаний высотомеров в соответствии с методикой расчета, утвержденной специально уполномоченным органом в области ГА;

571.2. при полетах в воздушном пространстве с сокращенным минимумом вертикального эшелонирования (RVSM) проводится процедура перекрестного контроля показаний основных высотомеров, которая указывается в РПП эксплуатанта.

572. Изменение высоты (эшелона) полета допускается с разрешения органа ОВД, осуществляющего обслуживание полета данного ВС.

573. Полеты в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются относительно следующих изобарических поверхностей:

соответствующей стандартному давлению - на эшелоне перехода и выше;

соответствующей минимальному атмосферному давлению, приведенному к среднему уровню моря, - на гражданских аэродромах, в узловых диспетчерских районах, диспетчерских зонах и по району полетной информации на высоте перехода и ниже;

соответствующей давлению аэродрома - на государственных аэродромах и в районах (зонах) полетов государственной авиации.
(п. 573 в ред. [постановления](#) Минтранса от 10.07.2013 N 26)

574. Для единой системы перехода на отсчет высоты (эшелона) полета в воздушном пространстве Республики Беларусь устанавливаются высота перехода и эшелон перехода.

Изменение системы отсчета от эшелонов к абсолютной высоте и обратно происходит на высоте перехода при наборе высоты и на эшелоне перехода при снижении.
(часть вторая п. 574 введена [постановлением](#) Минтранса от 10.07.2013 N 26)

Гражданским органом ОВД эшелон перехода определяется в соответствии с [подпунктом 565.2 пункта 565](#) настоящих Правил.
(часть третья п. 574 введена [постановлением](#) Минтранса от 10.07.2013 N 26)

575. Порядок использования барометрических высотомеров при выполнении полетов устанавливается РЛЭ, Инструкцией по взаимодействию и технологии работы членов экипажа ВС данного типа, РПП эксплуатанта.

576. При проведении предполетной подготовки летный экипаж должен проверить работоспособность средств вертикального эшелонирования.

577. После взлета, в процессе набора высоты для полета на эшелоне, перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме (давления на аэродроме, приведенного к среднему уровню моря) на стандартное давление осуществляется при пересечении высоты перехода.

578. В процессе снижения для захода на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление на аэродроме (давление на аэродроме, приведенное к среднему уровню моря) осуществляется при пересечении эшелона перехода. В контролируемом воздушном пространстве для обеспечения бесступенчатого профиля снижения установка на шкале давления высотомера значения QFE или QNH производится после получения разрешения для захода на посадку и бесступенчатое снижение.

579. Для полета по маршруту ниже эшелона перехода перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря, осуществляется при пересечении контрольного пункта или рубежа диспетчерской зоны.

580. При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже эшелона перехода перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к среднему уровню моря, на давление на аэродроме осуществляется при пересечении контрольного пункта или рубежа диспетчерской зоны.

581. При наборе заданного эшелона полета ВС, выполнявшим полет по маршруту ОВД ниже эшелона перехода, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к среднему уровню моря, на стандартное давление осуществляется на высоте перехода.

582. При снижении ВС с эшелона полета до высоты полета по маршруту ОВД ниже эшелона перехода перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря, осуществляется на эшелоне перехода. Значение минимального давления, приведенного к среднему уровню моря (давления на аэродроме), экипажу ВС сообщает орган ОВД, осуществляющий обслуживание полета данного ВС.

583. При полетах на горные аэродромы, значение давления на которых меньше предельного значения, устанавливаемого на шкале давления барометрического высотомера, взлет и посадка осуществляются по QNH.

584. На неконтролируемом органом ОВД аэродроме (посадочной площадке), барометрическое давление на котором органом ОВД летному экипажу не сообщается, посадка производится по QNH.

585. Перед выполнением вылета с неконтролируемого органом ОВД аэродрома (посадочной площадки), барометрическое давление на котором органом ОВД летному экипажу не сообщается, установка шкалы давления барометрического высотомера производится:

для взлета по QFE - установкой на шкале давления барометрического высотомера нулевого значения высоты;

для взлета по QNH - установкой на высотомере значения абсолютной высоты аэродрома.

ГЛАВА 47

ПРАВИЛА ИЗМЕНЕНИЯ ЭШЕЛОНА (ВЫСОТЫ) ПОЛЕТА И МАРШРУТА ОВД

586. На этапах набора высоты, снижения и при выполнении установленных процедур маневрирования в диспетчерской зоне соблюдается заданный профиль полета для обеспечения своевременного занятия заданных органом ОВД высот (эшелонов) к назначенному рубежу.

587. Изменение назначенного эшелона (высоты) в контролируемом воздушном пространстве допускается только с разрешения органа ОВД.

588. Вход ВС на маршрут, указанный в плане полета, уход ВС с маршрута, указанного в плане полета и их пересечение производится на предварительно согласованном с органом ОВД эшелоне (высоте) в режиме горизонтального полета.

589. Для пересечения маршрута (указанного в плане полета), входа на него и ухода ВС с маршрута (указанного в плане полета) экипаж ВС занимает эшелон (высоту) полета не менее чем за 10 км до их границы.

590. Экипаж ВС не позднее чем за 5 минут до подхода к границе района передачи информации (РПИ) должен получить от органа ОВД разрешение и условия для продолжения полета.

591. Экипаж ВС не позднее чем за 5 минут до выхода с маршрута ОВД получает разрешение и уточняет условия выхода у органа ОВД, который будет осуществлять дальнейшее обслуживание полета.

592. После выхода с маршрута ОВД изменение высоты (эшелонов) полета производится на удалении не менее 10 км от границы маршрута ОВД.

ГЛАВА 48

ОПРЕДЕЛЕНИЕ МИНИМАЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ТОПЛИВА И МАСЛА ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТА

593. Вылет ВС, на борту которого фактическое количество топлива и масла меньше минимального для выполнения полета, запрещается.

Эксплуатант обеспечивает документальный учет заправки топливом. Порядок учета определяется РПП.

594. Минимальное количество топлива для выполнения полета включает:

топливо, расходуемое на земле до взлета;

рейсовое топливо;

резервное топливо;

невырабатываемый остаток топлива.

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

запуск двигателя (двигателей) и руление;

работу вспомогательной силовой установки (при ее наличии).

596. Рейсовое топливо рассчитывается с учетом прогнозируемого ветра и планируемых эксплуатационных условий таким образом, чтобы обеспечить полет ВС от взлета до посадки на аэродроме пункта назначения.

597. В резервное топливо включается аэронавигационный и компенсационный запасы топлива. При этом:

597.1. аэронавигационный запас топлива рассчитывается с учетом одного из следующих вариантов принятия решения на выполнение полета:

уход на запасной аэродром выполняется с ВПР (МВС) аэродрома пункта назначения;

уход на запасной аэродром выполняется с рубежа ухода (возврата);

полет выполняется без запасного аэродрома;

597.2. при принятии решения на выполнение полета с расчетом ухода (возврата) на запасной аэродром с ВПР (МВС) аэродрома пункта назначения, аэронавигационный запас топлива рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить:

полет с ВПР (МВС) аэродрома пункта назначения до запасного аэродрома и

полет в течение не менее 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях.

Данный вариант принятия решения на выполнение полета является основным;

597.3. при принятии решения на выполнение полета, с расчетом ухода на запасной аэродром с рубежа ухода (возврата), аэронавигационный запас топлива рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет до аэродрома намеченной посадки, а затем продолжения его в течение не менее 60 минут при нормальном расходе топлива на крейсерском режиме. При этом рубеж ухода (возврата) определяется таким образом, чтобы количество топлива на борту ВС после прибытия на ВПР (МВС) запасного аэродрома было не менее 30 минут полета со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях;

597.4. при принятии решения на выполнение полета без запасного аэродрома аэронавигационный запас топлива рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет ВС со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях после пролета ВПР (МВС) аэродрома пункта назначения в течение:

не менее 60 минут - для самолетов с газотурбинными двигателями;

не менее 45 минут - для самолетов с поршневыми двигателями;

не менее 30 минут - для вертолетов;

597.5. потребное количество топлива для полета с ВПР (МВС) аэродрома пункта назначения или рубежа ухода (возврата) на запасной аэродром рассчитывается с учетом встречной составляющей ветра, а при попутной составляющей - по штилю.

В любом случае аэронавигационный запас топлива не может быть меньше значения, указанного в РЛЭ данного типа ВС или РПП;

597.6. компенсационный запас топлива определяется в соответствии с РЛЭ данного типа ВС или РПП эксплуатанта и не может быть менее 3% от количества рейсового топлива.

598. Окончательное решение о количестве топлива на выполнение полета принимает командир ВС.

РАЗДЕЛ V

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ПОЛЕТАХ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ, В АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКЕ И НЕПРЕДВИДЕННЫХ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ

ГЛАВА 49

ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ

599. К полетам в особых условиях относятся:

полеты в зонах обледенения, грозовой деятельности, сильных ливневых осадках, сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, сильного сдвига ветра, пыльной бури;

полеты в горной местности, над малоориентирной, пустынной местностью и водным пространством;

полеты в полярных районах;

полеты в сложной орнитологической обстановке.

600. Полеты в зонах обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, не выполняются. При этом:

600.1. на ВС, оборудованных противообледенительной системой, ее эксплуатация осуществляется в соответствии с РЛЭ данного типа ВС;

600.2. если принятые меры по борьбе с обледенением оказываются неэффективными и не обеспечивается безопасное продолжение полета в этих условиях, командир ВС применяет сигнал срочности и при необходимости по согласованию с соответствующим органом ОВД изменяет высоту (эшелон), маршрут полета для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета, или принимает решение о выполнении полета на запасной аэродром. Командиру вертолета в данных условиях предоставляется право произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

601. Полеты в зоне грозовой деятельности, сильных ливневых осадках, сильной болтанки выполняются при соблюдении следующих условий:

601.1. при принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир ВС учитывает:

характер гроз (внутримассовые, фронтальные);

расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;

необходимость дополнительной заправки топливом;

601.2. полеты по ППП в зоне грозовой деятельности при отсутствии или неисправности бортовой радиолокационной станции (далее - БРЛС) обнаружения грозовых очагов и при отсутствии радиолокационного контроля запрещаются;

601.3. полеты по ПВП ниже эшелона перехода при наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту в горной местности запрещаются;

601.4. не допускается вход ВС в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и зону сильных ливневых осадков;

601.5. при непреднамеренном попадании ВС в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир ВС принимает меры к немедленному выходу из них;

601.6. при подходе ВС к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир ВС оценивает возможность продолжения полета и принимает решение на обход зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков. В контролируемом воздушном пространстве командир ВС согласовывает свои действия с соответствующим органом ОВД;

601.7. при визуальном обнаружении в полете мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков, примыкающих к грозовым очагам, разрешается их обход на удалении не менее 10 км. При невозможности обхода кучево-дождевых и мощно-кучевых облаков на заданной высоте разрешается визуальный полет под облаками или выше их. Полет под облаками выполняется только днем вне зоны ливневых осадков, если:

высота полета ВС над рельефом местности выдерживается с учетом минимального запаса высоты пролета над препятствиями, установленного настоящими Правилами;

вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков не менее 200 м;

601.8. при невозможности обхода кучево-дождевой и мощно-кучевой облачности командир ВС прекращает выполнение полетного задания и следует на запасной аэродром. В контролируемом воздушном пространстве командир ВС согласовывает свои действия с соответствующим органом ОВД;

601.9. при взлете и заходе на посадку в условиях сильного ливневого дождя командир ВС учитывает возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик ВС;

601.10. при наличии мощно-кучевой и кучево-дождевой облачности командир ВС или по его поручению другой член летного экипажа осматривает по БРЛС зону взлета и выхода на маршрут ОВД, оценивает возможность взлета, при необходимости определяет порядок обхода такой облачности. Перед взлетом на контролируемом аэродроме летный экипаж согласовывает свое решение с соответствующим органом ОВД;

601.11. обход мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков выполняется на удалении не менее:

10 км - в ВМУ;

15 км - от ближней границы засветки на экране БРЛС при отсутствии ВМУ;

601.12. пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами осуществляется в том месте, где расстояния между границами засветок на экране БРЛС не менее 50 км;

601.13. полеты над кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками выполняются на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет ВС на высоте не менее 500 м над верхней границей облаков, не превышая ограничений РЛЭ типа ВС;

601.14. перед входом в зону возможной болтанки или при внезапном попадании в нее командир ВС принимает меры к тому, чтобы все пассажиры на борту ВС были пристегнуты к своим креслам привязными ремнями;

601.15. при попадании ВС в зону сильной болтанки командир ВС принимает меры для выхода из опасной зоны. В контролируемом воздушном пространстве свои действия командир ВС согласовывает с соответствующим органом ОВД;

601.16. при попадании ВС в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир ВС имеет право изменить высоту (эшелон) полета в соответствии с требованиями [пункта 201](#) настоящих Правил;

601.17. вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, командир ВС обходит стороной;

601.18. вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождевыми облаками, обнаруживаемые визуально, командир ВС обходит на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

602. Командир ВС при появлении признаков сильной электризации докладывает об этом органу ОВД и выполняет рекомендации диспетчера о выходе из опасной зоны. При этом необходимо выключить одну КВ (УКВ) радиостанцию, ночью, кроме того, включить освещение кабины летного экипажа. При этом:

602.1. изменение высоты (эшелона) полета в зонах повышенной электризации выполняется с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с рекомендациями РЛЭ данного типа ВС. После выхода из слоя облаков (до входа в другой слой) выполняется горизонтальная площадка продолжительностью 5 - 10 секунд;

602.2. при поражении ВС разрядом атмосферного электричества командир ВС:

в контролируемом воздушном пространстве докладывает соответствующему органу ОВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения ВС разрядом;

контролирует параметры работы двигателей;

проверяет работу электрооборудования, радиооборудования и пилотажно-навигационного оборудования ВС;

осматривает ВС в целях обнаружения повреждений;

при обнаружении отказов и (или) неисправностей действует в соответствии с рекомендациями РЛЭ данного типа ВС;

602.3. при попадании ВС в зону повышенной электрической активности атмосферы, угрожающей безопасности полета, командир ВС имеет право изменить высоту (эшелон) полета в соответствии с требованиями [пункта 201](#) настоящих Правил.

603. Полеты в условиях сдвига ветра и пыльной бури выполняются при соблюдении

следующих условий:

603.1. при взлете, заходе на посадку и посадке в условиях сдвига ветра командир ВС:

увеличивает расчетные скорости полета и парирует возникающие отклонения ВС от расчетных параметров и заданной траектории полета;

при заходе на посадку выполняет процедуру прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) с использованием взлетного режима, если для выдерживания заданной глиссады снижения требуется увеличение режима работы двигателей выше номинального и (или) при удалении 4 км и менее от посадочного порога ВПП вертикальная скорость снижения увеличилась на 3 м/сек и более от расчетной;

603.2. взлет, заход на посадку и посадка в условиях сильного сдвига ветра запрещаются;

603.3. при встрече с пыльной бурей на маршруте командир ВС обходит ее визуально;

603.4. изменение высоты или маршрута полета ВС в целях обхода пыльной бури выполняется по согласованию с органом ОВД, осуществляющим обслуживание полета данного ВС. При попадании ВС в условия пыльной бури и возникновении ситуации, угрожающей безопасности полета, командир ВС имеет право изменить маршрут и (или) высоту (эшелон) полета в соответствии с требованиями [пункта 201](#) настоящих Правил;

603.5. заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури запрещаются.

604. При выполнении полета в горной местности учитываются следующие особенности:

ухудшение условий визуальной ориентировки при полетах на высотах, близких к высоте пролетаемых гор;

ухудшение условий ведения радиолокационной ориентировки;

уменьшение дальности действия радиотехнических средств и возникновение "горного эффекта";

изменчивость метеорологических условий погоды, в том числе направления и скорости ветра;

наличие сильных восходящих и нисходящих потоков воздуха;

наличие мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков с зонами грозовой деятельности, а также наличие болтанки;

ограниченная возможность маневрирования в ущельях и сложность обхода опасных метеорологических явлений;

значительная величина температурной погрешности барометрического высотомера при выдерживании опубликованных абсолютных (относительных) высот.

При выполнении полета в горной местности:

604.1. при выполнении полета по ПВП командир ВС:

контролирует местоположение ВС методом ведения визуальной ориентировки по характерным вершинам гор;

не входит в ущелья, конфигурация которых не обеспечивает безопасного разворота и

градиента набора высоты для преодоления склонов гор;

оценивает характерные признаки изменения погоды;

при потере ориентировки набирает безопасную высоту (эшелон) для данного района полета и приступает к восстановлению ориентировки;

604.2. при пересечении горного хребта по ПВП командир ВС учитывает наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется увеличение режима работы двигателя (двигателей) до номинального, пересечение горного хребта на высотах менее 900 м над рельефом местности запрещаются;

604.3. на ВС с двумя и более двигателями полетная масса ВС рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить полет ВС на эшелоне (высоте) не ниже безопасной высоты для данного района при отказе одного из двигателей;

604.4. при полетах над горными массивами с абсолютными отметками высот более 4000 м на борту ВС должен находиться запас кислорода, обеспечивающий (при необходимости экстренного снижения) нормальную жизнедеятельность членов экипажа и пассажиров в течение времени полета до выхода в район возможного снижения и времени снижения до занятия безопасной высоты не выше 4200 м;

604.5. после взлета набор высоты (эшелона) полета выполняется по намеченному маршруту следования при условии обеспечения набора безопасной высоты (эшелона) до установленного рубежа (пункта) с установленным градиентом набора. При невозможности набора безопасной высоты (эшелона) к определенному схемой рубежу (пункту) с установленным градиентом набора набор высоты (эшелона) производится по опубликованной альтернативной схеме;

604.6. снижение для захода на посадку по ППП на горном аэродроме осуществляется в соответствии с установленной схемой захода на посадку при наличии радиолокационного контроля и устойчивой работе бортового радионавигационного оборудования, знании летным экипажем и соответствующим органом ОВД местоположения ВС;

604.7. при отсутствии радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового радионавигационного оборудования (по докладу летного экипажа) ВС по указанию органа ОВД выводится на минимальной высоте, опубликованной в схеме захода на посадку, на маркированную (радионавигационную) точку, а при ее отсутствии - на основное радиотехническое средство захода на посадку с последующим снижением по установленной схеме захода на посадку;

604.8. при отсутствии радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового радионавигационного оборудования снижение ниже минимальной высоты запрещается. В этом случае ВС должно следовать на запасной аэродром на высоте (эшелоне), указанном диспетчером УВД.

605. При выполнении полетов по маршрутам ОВД над малоориентирной или пустынной местностью, если в расчетное время пролета не обнаружен контрольный пункт (ориентир) или пункт назначения, допускается поиск пункта (ориентира) методом расходящейся спирали. При этом:

605.1. если контрольный пункт (ориентир) не обнаружен после 15 - 20 минут полета, командир ВС принимает решение на возврат в пункт вылета или уход на запасной аэродром или при наличии на борту достаточного количества топлива уточняет местоположение ВС методом выхода на характерный ориентир;

605.2. в контролируемом воздушном пространстве свои действия командир ВС согласовывает с соответствующим органом ОВД;

605.3. при подготовке к полету над водным пространством экипаж дополнительно:

подробно изучает береговую черту, состояние ледовой и водной поверхности на случай вынужденной посадки, если имеется возможность получения указанных сведений;

проверяет наличие и правильность размещения спасательных жилетов или равноценных плавательных средств, спасательных плотов (при необходимости), средств жизнеобеспечения людей, переносного аварийного приводного передатчика (ELT) и сигнальных ракет (при необходимости);

изучает правила вынужденной посадки на воду и пользования плавательными средствами;

инструктирует пассажиров о правилах пользования индивидуальными и групповыми средствами спасения и действиях при вынужденной посадке на воду;

605.4. полеты по ПВП вблизи береговой линии материка и островов выполняются на безопасных высотах с учетом максимального превышения рельефа местности в полосе по 5 км в обе стороны от оси маршрута;

605.5. сухопутные самолеты, имеющие два двигателя и более, при полете над водным пространством на расстоянии более 93 км (50 морских миль) от берега, должны иметь на борту спасательные жилеты или равноценные индивидуальные плавательные средства по одному на каждого находящегося на борту человека;

605.6. сухопутные самолеты, имеющие один двигатель, при полетах по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования, должны иметь на борту спасательные жилеты или равноценные индивидуальные плавательные средства по одному на каждого находящегося на борту человека;

605.7. все сухопутные самолеты при взлете и посадке на аэродроме, где траектория взлета или захода на посадку проходит над водным пространством таким образом, что в случае какого-либо происшествия имеется вероятность вынужденной посадки на воду, должны иметь на борту спасательные жилеты или равноценные индивидуальные плавательные средства по одному на каждого находящегося на борту человека;

605.8. на всех сухопутных самолетах и гидросамолетах, выполняющих полеты над водным пространством по маршрутам большой протяженности на удалении от поверхности земли, пригодной для совершения вынужденной посадки, на расстояние больше 740 км (400 морских миль) или 120 минут полета в режиме крейсерской скорости - для ВС, имеющих два двигателя и более, а также 185 км (100 морских миль) или 30 минут полета - для однодвигательных сухопутных ВС и гидросамолетов, на борту должно находиться дополнительное оснащение:

спасательные плоты в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей и оснащенные аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, отвечающие условиям выполняемого полета и требованиям РЛЭ данного типа ВС;

оборудование для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет;

605.9. вертолеты, выполняющие полет над водным пространством на расстоянии от суши, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования или безопасной вынужденной посадки, с учетом окружающих условий и наличия средств поиска и спасения оснащаются одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавательным

средством на каждого находящегося на борту человека;

605.10. вертолеты, выполняющие полет над водным пространством на расстоянии от суши, соответствующем полету с номинальной крейсерской скоростью на протяжении более 10 минут, оснащаются:

одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавательным средством на каждого находящегося на борту человека;

спасательными плотами в количестве, достаточном для размещения всех находящихся на борту людей и оснащенными аварийно-спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета и требованиям РЛЭ данного типа ВС;

оборудованием для подачи сигналов бедствия с помощью сигнальных ракет;

605.11. вертолеты при взлете или посадке на аэродромы, где траектория полета при взлете или заходе на посадку располагается над водным пространством таким образом, что при неудачном заходе существует вероятность посадки на воду, оснащаются одним спасательным жилетом или равноценным индивидуальным плавательным средством на каждого находящегося на борту человека;

605.12. командир ВС перед взлетом в сторону водного пространства проводит предстартовую подготовку с летным и кабинным экипажем ВС по действиям в случае вынужденной посадки на воду.

606. Полеты ВС в полярных районах организуются и выполняются с учетом физико-географических и метеорологических условий этих районов, а также особенностей аэронавигации в них, определяемых:

неустойчивостью работы магнитных компасов;

недостаточностью естественных и искусственных ориентиров;

частыми изменениями метеоусловий;

продолжительностью полярного дня (ночи);

низкими температурами наружного воздуха.

Полеты ВС в полярных районах выполняются при соблюдении следующих условий:

606.1. при выполнении полетов в полярных районах Южного полушария летный экипаж дополнительно учитывает:

обратное (видимое) суточное движение небесных светил (справа налево);

то обстоятельство, что верхняя кульминация светил наблюдается не в южной, а в северной части неба;

обратный знак вертикальной составляющей магнитного поля земли;

поглощение радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом;

несоответствие времен года Южного и Северного полушарий;

606.2. ВС, предназначенные для работы в Арктике и Антарктике, имеют специальную

окраску и снабжены специальным снаряжением, обеспечивающим возможность производить работы при автономном базировании;

606.3. поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов в полярных районах Арктики и Антарктики регламентируется соответствующими нормативными правовыми актами по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ в определенном районе, действующими на период полетов;

606.4. каждое ВС, предназначенное для выполнения полетов в Арктике и Антарктике, оснащается оборудованием, обеспечивающим надежную аэронавигацию в этих условиях, радиостанцией для связи на СВ, КВ, УКВ и аварийными КВ и УКВ радиостанциями. Полеты вертолетов с базированием на морских судах по разрешению специально уполномоченного органа в области ГА могут выполняться с неполным составом оборудования, перечисленного в данном пункте;

606.5. к выполнению полетов в Арктике и Антарктике допускаются наиболее подготовленные экипажи, прошедшие специальную подготовку по программе, утвержденной специально уполномоченным органом в области ГА;

606.6. при подготовке к полету в полярных районах экипаж дополнительно:

проверяет наличие и исправность средств аэронавигации в соответствии с заданием на полет;

убеждается в комплектности и исправности снаряжения, специального обмундирования и оборудования;

подбирает необходимые аэронавигационные карты и справочный материал;

проверяет наличие неприкосновенного запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийных приводных передатчиков (ELT), сигнальных средств и специального снаряжения;

консультируется по вопросам аэронавигации с другими экипажами, имеющими опыт полетов в данном районе;

606.7. при работах на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в Арктике и на материке Антарктиды полеты выполняются одновременно двумя ВС. При выполнении транспортных перевозок на удаленные материковые базы в Антарктиде, дрейфующие научные станции и ледовые базы в Арктике полеты могут производиться с очередностью вылета по времени;

606.8. для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление полос указывается от истинного меридиана;

606.9. первичные посадки на площадки, подобранные с воздуха на льду, выполняются на самолетах с лыжным шасси и на вертолетах;

606.10. на материке Антарктиды допускается подбор площадок для посадки, расположенных на высотах до 2000 м над средним уровнем моря;

606.11. подбор площадок для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды производится днем при погоде:

видимость не менее 10000 м;

высота нижней границы облаков - не менее 300 м при количестве облаков не более четырех октантов с прямым солнечным освещением;

606.12. для полетов ВС в Антарктиде устанавливаются метеорологические минимумы:

видимость - не менее 5000 м, высота нижней границы облаков - не менее 600 м при полетах по маршрутам между базовыми научными станциями;

видимость - не менее 10000 м, высота нижней границы облаков - не менее 700 м при полетах вглубь материка;

видимость - не менее 5000 м, при отсутствии низовой метели и стоковых ветров, высота нижней границы облаков - не менее 150 м, при количестве облаков не более четырех октантов, при полетах к санно-тракторным поездкам и другим объектам при десантировании грузов с воздуха;

606.13. для полетов ВС в арктических условиях и при производстве ледовой разведки устанавливаются метеорологические минимумы:

в открытом море видимость - не менее 2000 м, высота нижней границы облаков - не менее 150 м;

вблизи береговой линии материка, островов и архипелагов видимость - не менее 5000 м при отсутствии стоковых ветров, высота нижней границы облаков - не менее 200 м;

606.14. при выполнении ледовой разведки вблизи береговой линии материка и островов безопасная высота полета занимает ВС на удалении не менее 5 км до наивысшего препятствия;

606.15. при невозможности передачи на корабль карты ледовой обстановки или иного документа по бортовой фототелеграфной аппаратуре производится их сброс с вымпелом. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м;

606.16. сброс вымпела на береговые и внутриматериковые пункты производится в соответствии с утвержденными инструкциями по сбросу.

Сброс вымпела не производится:

в холмистой и горной местности при стоковых ветрах со скоростью более 10 м/сек;

на расстоянии менее 300 м от склонов гор;

606.17. при выполнении полетов в высоких широтах Арктики и Антарктики командир ВС независимо от запроса органа ОВД каждые 30 минут сообщает свои координаты;

606.18. в особо охраняемых районах Антарктиды полеты выполняются с учетом согласованных мер по охране фауны и флоры этого континента.

607. При полете по маршруту в сложной орнитологической обстановке и обнаружении на траектории полета ВС птиц летный экипаж ВС обходит их стороной или пролетает над ними.

При подходе к контролируемому аэродрому посадки, после получения информации от органа ОВД о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц экипаж ВС принимает меры для предотвращения столкновения:

усиливает осмотрительность;

включает фары и обогрев стекол кабины (если они не были включены ранее);

усиливает контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

при необходимости выполняет процедуру прерванного захода на посадку (уход на второй круг).

ГЛАВА 50

АВАРИЙНАЯ ОБСТАНОВКА В ПОЛЕТЕ

608. Аварийная обстановка в полете, связанная с отказами авиационной техники, и действия экипажа при ее возникновении указаны в РЛЭ конкретного типа ВС.

609. О возникновении аварийной обстановки в контролируемом воздушном пространстве командир ВС сообщает органу ОВД на основной или аварийной частоте радиосвязи.

610. При возникновении аварийной обстановки командиру ВС предоставляется право слить часть топлива, находящегося на борту ВС, самостоятельно изменить высоту (эшелон) полета в соответствии с [пунктом 201](#) настоящих Правил и (или) маршрут следования для выхода в район, где возможно безопасное продолжение полета. В контролируемом воздушном пространстве командир ВС информирует о принятых решениях соответствующий орган ОВД.

611. Если при возникновении аварийной обстановки не обеспечивается безопасное продолжение полета, в зависимости от сложившихся обстоятельств командир ВС может принять решение на выполнение посадки на ближайшем аэродроме, вынужденной посадки вне аэродрома или покидание ВС, если экипаж и пассажиры обеспечены парашютами.

612. При возникновении в полете аварийной обстановки летный экипаж включает сигнал бедствия аппаратуры опознавания, а при наличии приемоответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7700 в режиме А.

613. При возникновении в полете аварийной обстановки допускается отступление от установленной фразеологии радиообмена.

614. При отказе двигателя на ВС с двумя двигателями командир ВС в зависимости от ситуации:

продолжает полет до ближайшего пригодного для посадки аэродрома (независимо от его ведомственной принадлежности) и производит на нем посадку;

сливает часть топлива или сбрасывает груз для улучшения условий полета;

использует любой режим работающего двигателя;

производит посадку вне аэродрома на подобранную с воздуха площадку, если дальнейшее продолжение полета не обеспечивает его безопасности. При этом:

614.1. при выключении в полете одного двигателя по любым признакам отказа (кроме пожара) на ВС с тремя или более двигателями командиру ВС предоставляется право продолжить полет до аэродрома пункта назначения;

614.2. если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командиру ВС предоставляется право произвести посадку на ближайшем аэродроме, в том числе при фактической погоде ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома.

615. При возникновении пожара на ВС на взлете или в наборе высоты после взлета и невозможности его ликвидации командиру ВС предоставляется право:

выполнить заход на посадку на аэродроме взлета по кратчайшему маршруту или с курсом,

обратным взлетному, в том числе при метеоусловиях ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома;

произвести экстренную посадку на площадку, предусмотренную инструкцией по производству полетов на аэродроме;

произвести посадку на подобранную с воздуха площадку.

ГЛАВА 51

НЕПРЕДВИДЕННЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА В ПОЛЕТЕ

616. К непредвиденным обстоятельствам в полете относятся:

попадание ВС в опасное метеоявление;

потеря радиосвязи;

потеря ориентировки (значительное отклонение от линии заданного пути);

акт незаконного вмешательства в деятельность ГА;

внезапное ухудшение здоровья члена экипажа или пассажира;

вынужденная посадка вне аэродрома;

применение парашютов в аварийной ситуации;

перехват ВС в полете;

отказ или ухудшение характеристик навигационного оборудования RNAV и RVSM.

617. К опасным для полетов метеоявлениям относятся:

на аэродроме вылета и посадки: гроза над аэродромом, град, сильная болтанка, сильный сдвиг ветра, гололед, сильное обледенение, смерч, ураган, сильная пыльная буря, сильные ливневые осадки;

по маршруту полета: гроза, град, сильная болтанка, сильное обледенение, смерч, сильная пыльная буря.

При встрече с опасными метеоявлениями при полете по маршруту ОВД командир ВС принимает необходимые меры для их обхода. При невозможности обхода опасных метеоявлений командиру ВС следует возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме, а командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

618. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них летный экипаж (диспетчер УВД) не отвечает. При этом:

618.1. при потере двусторонней радиосвязи в контролируемом воздушном пространстве командир ВС:

включает сигнал бедствия и при наличии приемоответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7600 в режиме А;

принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД через другие ВС либо другие

пункты ОВД (органы ОВД);

использует аварийную частоту 121,5 МГц;

передает по сигналу срочности информацию о принятом решении, местоположении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее органом ОВД;

прослушивает по каналам связи и на частоте дальнего приводного радиомаяка (далее - ДПРМ) (VOR) аэродромов, расположенных по маршруту полета и на аэродроме посадки, указания и информацию органа ОВД;

618.2. за исключением случаев, предусмотренных в [подпункте 618.3](#) пункта 618 настоящих Правил, экипаж ВС, выполняющий контролируемый полет, при потере радиосвязи в ВМУ должен:

установить на приемоответчике ВОРЛ код 7600 в режиме А;

продолжить полет в ВМУ;

произвести посадку на ближайшем подходящем аэродроме;

сообщить о времени прибытия соответствующему органу ОВД с помощью средств наиболее быстрой передачи информации;

618.3. экипаж ВС, выполняющий контролируемый полет по маршруту по ППП, при потере радиосвязи в ПМУ и если нет возможности выполнить полет в ВМУ должен:

618.3.1. установить на приемоответчике ВОРЛ код 7600 в режиме А или в соответствующих случаях установить передатчик ADS-B (ADS-C) на передачу данных о потере связи "воздух - земля";

618.3.2. выдерживать в течение 7 минут последнюю разрешенную скорость и эшелон полета или минимальную высоту полета, если минимальная высота полета выше, чем последний разрешенный эшелон полета.

Период в 7 минут начинается [<*>](#):

а. при выполнении полета по маршруту без пунктов обязательной передачи донесений или экипаж ВС получил указание не передавать донесения о своем местоположении:

во время выхода на последний разрешенный эшелон полета или минимальную высоту полета, или

когда экипаж ВС устанавливает приемоответчик ВОРЛ на код 7600 в режиме А или передачу данных о потере связи "воздух - земля" посредством передатчика ADS-B (ADS-C) в зависимости от того, что происходит позднее;

б. при выполнении полета по маршруту с пунктами обязательной передачи донесений и экипаж ВС не получил указаний не передавать донесения о своем местоположении:

во время выхода на последний разрешенный эшелон полета или минимальную высоту полета, или

в ранее переданное пилотом расчетное время выхода в пункт обязательной передачи донесений, или

когда экипаж ВС не передает донесения о своем местоположении над пунктом обязательной передачи донесения в зависимости от того, что происходит позднее;

618.3.3. занимает и выдерживает эшелон и скорость полета в соответствии с представленным планом полета <*>;

618.3.4. если ВС наводится по радиолокатору или выполняет полет с боковым смещением в соответствии с RNAV без определенного предела, оно должно следовать по наиболее прямой траектории в направлении маршрута, указанного в текущем плане полета, для выхода на него не позднее чем в следующей основной точке с учетом применимой минимальной высоты полета <***>.

(пп. 618.3 в ред. постановления Минтранса от 01.04.2019 N 19)

<*> Период в 7 минут необходим для принятия соответствующих мер по ОВД и координации действий.

(сноска <*> в ред. постановления Минтранса от 01.04.2019 N 19)

<***> Для изменений эшелона и скорости будет использоваться представленный план полета, которым является план полета, представленный органу ОВД пилотом или уполномоченным лицом, без каких-либо последующих изменений.

(сноска <***> в ред. постановления Минтранса от 01.04.2019 N 19)

<***> В отношении маршрута дальнейшего полета или времени начала снижения на аэродроме пункта назначения будет использоваться текущий план полета, которым является план полета, включающий разрешенные изменения, если таковые имеются.

(сноска <***> в ред. постановления Минтранса от 01.04.2019 N 19)

618.4. экипаж ВС, выполняющий контролируемый полет в узловом диспетчерском районе по ППП, при потере радиосвязи в ПМУ и, если нет возможности перейти к выполнению полета в ВМУ, должен:

618.4.1. при наличии возможности позвонить по телефону руководителю полетов и прослушивать частоты речевой связи радионавигационных средств;

618.4.2. при выполнении полета по STAR:

а. если ВС утверждено для полетов по RNAV 1:

1. когда STAR был получен и подтвержден экипажем:

выполнять полет по заданному STAR;

установить код ответчика 7600 и через 2 минуты приступить к снижению в соответствии с вертикальными ограничениями, обозначенными на карте;

выполнить заход и посадку;

2. когда STAR был получен и подтвержден экипажем, а также было начато векторение:

продолжить полет с заданным курсом, придерживаясь полученной и подтвержденной высоты;

установить код ответчика 7600, через 2 минуты приступить к снижению и следовать в контрольную точку начального этапа захода на посадку (IAF) в соответствии с вертикальными ограничениями;

выполнить заход и посадку;

3. когда STAR не был получен:

продолжать полет в соответствии с FPL;

установить код ответчика 7600 и через 2 минуты приступить к снижению, в соответствии с вертикальными ограничениями, обозначенными на карте;

выполнить заход и посадку;

б. если ВС не утверждено для полетов по RNAV 1:

придерживаться полученной и подтвержденной высоты/эшелона полета;

установить код ответчика 7600;

продолжать полет на навигационное средство (VOR, NDB);

над навигационным средством продолжить полет в режиме ожидания, выполнить снижение до высоты начального этапа захода на посадку и выполнить заход на посадку;

618.4.3. при выполнении полета по SID:

а. когда SID был получен и подтвержден экипажем:

установить код ответчика 7600;

продолжать полет по полученному и подтвержденному SID;

после занятия последнего разрешенного эшелона, дальнейший набор до эшелона, указанного в FPL продолжить через 3 минуты;

б. когда используется векторение:

установить код ответчика 7600;

продолжить полет на заданном курсе и высоте в течение 3 минут, далее следовать в конечную точку SID с набором высоты до эшелона полета в соответствии с FPL.
(пп. 618.4 введен [постановлением](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

619. При потере ориентировки (значительном отклонении от линии заданного пути) к ВС, выполняющему полет по ПВП и сообщившему о том, что оно не уверено в своем местоположении или потеряло ориентировку, или оказалось в неблагоприятных метеорологических условиях применяются правила как к находящемуся в аварийной ситуации. При этом:

619.1. для оказания эффективного содействия и в зависимости от ситуации пилот предоставляет следующую информацию:

условия полета ВС;

местоположение (если известно) и эшелон (высоту) полета;

воздушную скорость и курс от последнего известного местоположения;

имеющееся на борту навигационное оборудование и принимаются ли какие-либо навигационные сигналы;

выбранный режим и код ВОРЛ (при наличии);

аэродром вылета и назначения;

число лиц на борту;

располагаемое количество топлива;

619.2. в случае, если связь с ВС не устойчива или нарушена, экипажу следует занять более высокую высоту, если позволяют метеоусловия и другие обстоятельства;

619.3. оказание навигационной помощи пилоту в определении его местоположения осуществляется с помощью радиолокатора, пеленгатора, навигационных средств или посредством его ориентирования другими ВС;

619.4. пилот получает информацию о находящихся вблизи пригодных аэродромах, где имеются ВМУ.

Если пилот сообщил о том, что ему сложно или он не может продолжать полет в ВМУ, ему сообщается минимальная абсолютная высота в зоне предполагаемого нахождения ВС. Если ВС находится ниже этой высоты и его местоположение установлено с высокой степенью вероятности, пилоту может быть предложен курс или линия пути или набор высоты для безопасного завершения полета;

619.5. радиолокационное наведение ВС, выполняющего полет по ПВП, предоставляется только по запросу или с согласия пилота. С пилотом согласовывается тип предоставляемого радиолокационного обслуживания;

619.6. ВС, значительно отклонившееся от линии заданного пути в контролируемом воздушном пространстве, может рассматриваться органом ОВД как отклонившееся от курса или как неопознанное ВС.

620. ВС, которое стало объектом незаконного вмешательства, предпринимает попытку уведомить соответствующий орган ОВД об этом факте, о всех связанных с ним важных обстоятельствах и любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами, для того чтобы позволить органу ОВД обеспечить первоочередность действий в отношении такого ВС и сократить до минимума возможность конфликтной ситуации между ним и другими ВС. При этом:

620.1. если экипаж ВС не может уведомить орган ОВД о факте незаконного вмешательства из-за сложившейся на борту ВС обстановки, командиру ВС следует попытаться продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне по крайней мере до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока ВС не окажется в пределах зоны действия радиолокационных станций;

620.2. когда ВС, подвергшееся акту незаконного вмешательства, должно отклониться от линии заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, командиру ВС следует по возможности:

620.2.1. попытаться передать предупреждения на аварийной ОВЧ-частоте и на других соответствующих частотах, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту ВС обстановки. Следует также использовать другое оборудование (бортовые приемоответчики, линии передачи данных и другие), когда это целесообразно и допускается обстановкой, и

620.2.2. продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах, или

620.2.3. изменить высоту и продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП, на:

150 м (500 футов) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов), или

300 м (1000 футов) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 м (2000 футов).

621. При ранении или внезапном ухудшении состояния здоровья члена экипажа или пассажира командир ВС принимает все доступные меры для их спасения без угрозы для жизни всех находящихся на борту ВС лиц вплоть до изменения плана полета и (или) выполнения незапланированной посадки на любом пригодном аэродроме. В контролируемом воздушном пространстве докладывает о сложившейся ситуации на борту ВС соответствующему органу ОВД. Обязанности выжившего члена экипажа по указанию командира ВС выполняет другой член экипажа. При этом:

621.1. при ранении или внезапном ухудшении состояния здоровья командира ВС и невозможности выполнения им своих должностных обязанностей его обязанности выполняет второй пилот или проверяющий (пилот);

621.2 если продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и членов экипажа, командиру ВС предоставляется право выполнить вынужденную посадку вне аэродрома на подобранную с воздуха площадку. В контролируемом воздушном пространстве командир ВС сообщает о решении на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома органу ОВД, осуществляющему обслуживание полета ВС. По возможности командир ВС сообщает сведения о месте и времени предполагаемой посадки, включает сигнал бедствия и при наличии приемоответчика ВОРЛ устанавливает код 7700 в режиме А. При этом:

621.2.1. вынужденная посадка вне аэродрома выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ конкретного типа ВС;

621.2.2. после вынужденной посадки вне аэродрома командир ВС и другие члены экипажа оказывают необходимую помощь пассажирам и, пользуясь всеми доступными средствами связи, сообщают соответствующему органу ОВД о времени, месте вынужденной посадки, состоянии здоровья членов экипажа, пассажиров, состоянии ВС и необходимой помощи.

622. При выполнении полетов на десантирование парашютистов и грузов, а также если это предусмотрено соответствующей инструкцией для учебных полетов, все члены экипажа и другие лица, участвующие в полете, должны иметь парашюты с установленными страхующими приборами. Подвесные системы парашютов должны быть надеты в течение всего полета. Снимать в полете парашют разрешается только в тех случаях, когда выполнять работу с надетым парашютом невозможно. При этом:

622.1. порядок обеспечения и использования парашютов при проведении испытательных и исследовательских полетов определяется руководством (авиационными правилами) и программами испытаний;

622.2. правила вынужденного покидания каждого типа ВС устанавливаются РПП эксплуатанта;

622.3. перед покиданием ВС на парашютах экипаж по возможности должен проинформировать об этом орган ОВД, сообщить свое местоположение и передать сигнал бедствия. Покидая ВС, необходимо (когда это возможно) включить автопилот, установить курс в направлении малонаселенного района со снижением по пологой глиссаде, уничтожить кодовое устройство аппаратуры опознавания;

622.4. члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают ВС на парашютах по указанию командира ВС. Командир покидает ВС последним.

623. При перехвате ВС в полете командир перехватываемого ВС незамедлительно:

следует указаниям перехватывающего ВС, выполняя требования передаваемых визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями авиационных правил;

уведомляет по мере возможности соответствующий орган ОВД;

предпринимает попытку установить двустороннюю радиосвязь с перехватывающим ВС или соответствующим органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, вызывая перехватывающее ВС и указывая характер полета;

при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ устанавливает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа ОВД.

Во время перехвата ВС:

623.1. если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего ВС, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое ВС незамедлительно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватывающим ВС;

623.2. если установлена двусторонняя радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования стандартных фраз, передавая каждую фразу дважды, согласно [приложению 16](#).

624. При отказе или ухудшение характеристик навигационного оборудования RNAV и RVSM:

624.1. если ВС не отвечает требованиям к точности выдерживания линии в горизонтальной плоскости из-за отказа или снижения точности системы RNAV, обнаруженных до вылета с аэродрома, на котором устранить неисправность невозможно, данному ВС разрешается полет до ближайшего аэродрома, на котором неисправность системы может быть устранена.

При полете в воздушном пространстве RNAV, если невозможно выдерживать требуемые навигационные характеристики (RNP), летный экипаж должен запросить измененное диспетчерское разрешение;

624.2. в случае потери ВС статуса утвержденного к полетам с RVSM или попадая в зону сильной турбулентности атмосферы, пилот информирует орган ОВД. В этом случае пилот получает измененное диспетчерское разрешение;

624.3. после доклада пилота о потере ВС статуса утвержденного к полетам с RVSM орган ОВД рассматривает данное ВС как не утвержденное к полетам с RVSM и принимает меры для обеспечения минимума вертикального эшелонирования в 2000 футов или соответствующего горизонтального эшелонирования. ВС, утратившее статус утвержденного к полетам с RVSM, как правило, выводится из воздушного пространства RVSM. Пилот информирует орган ОВД о восстановлении способности оборудования удовлетворять техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем RVSM;

624.4. после доклада пилота о попадании ВС в зону сильной турбулентности, влияющую на способность ВС выдерживать разрешенный эшелон полета, орган ОВД принимает меры для обеспечения минимума вертикального эшелонирования в 2000 футов или соответствующего горизонтального эшелонирования.

РАЗДЕЛ VI ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ГЛАВА 52 ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

625. Гражданское воздушное судно - ВС, используемое в гражданской авиации и зарегистрированное в Государственном реестре гражданских ВС Республики Беларусь.

626. К гражданским ВС относятся также планеры, дельтапланы, СЛА, ВС любительской конструкции и аэростатические аппараты, используемые в ГА.

627. Порядок внесения гражданских ВС в Государственный реестр гражданских ВС определяется авиационными правилами.

628. Требования к летной годности ВС, авиационных двигателей и воздушных винтов устанавливаются авиационными правилами.

629. При выполнении полетов на борту каждого ВС должна находиться документация согласно [приложению 17](#).

630. В зависимости от сертифицированной взлетной массы ВС присваиваются классы и категории согласно [приложению 18](#).

В зависимости от скорости, высоты, дальности полета и оснащенности оборудованием ВС отдельных типов могут присваиваться повышенные классы.

631. Самолетам в зависимости от приборной скорости пересечения порога ВПП, в 1,3 раза превышающей скорость сваливания в посадочной конфигурации при сертифицированной посадочной массе, присваиваются категории ВС согласно [приложению 19](#).

632. По интенсивности турбулентности следа ВС подразделяются на категории:

тяжелое (Н) - ВС с сертифицированной взлетной массой 136000 кг или более;

среднее (М) - ВС с сертифицированной взлетной массой менее 136000 кг, но более 7000 кг;

легкое (L) - ВС с сертифицированной взлетной массой 7000 кг или менее.

633. Все ВС, на которых производятся ночные полеты, оборудуются рулежно-посадочными фарами, должны иметь внутреннее освещение кабин, аэронавигационные огни. ВС могут иметь огни предупреждения столкновений (проблесковые маяки), а вертолеты, кроме того, контурные огни.

ГЛАВА 53 ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

634. Эксплуатант разрабатывает для каждого типа ВС Перечень минимального оборудования (Minimum Equipment List - MEL), который предусматривает эксплуатацию ВС при отказах конкретных приборов, систем и оборудования, в условиях, указанных в MEL. MEL разрабатывается в соответствии с Типовым перечнем минимального оборудования (Master Minimum Equipment List - MMEL) и утверждается специально уполномоченным органом в области ГА.

635. MMEL составляется организацией, ответственной за типовую конструкцию,

утверждается государством разработчика и определяет компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила.

636. Эксплуатант не должен эксплуатировать ВС иначе, чем в соответствии с MEL, если на это нет разрешения специально уполномоченного органа в области ГА. Любое такое разрешение ни при каких обстоятельствах не должно нарушать ограничений, установленных MMEL.

637. Вылет ВС с любого промежуточного аэродрома с отказом какого-либо прибора, оборудования или системы осуществляется в соответствии с MEL. Окончательное решение о возможности начала или продолжения полета (рейса) принимает командир ВС.

ГЛАВА 54

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КИСЛОРОДА

638. Эксплуатант может выполнять полеты на самолете с герметизированной кабиной на высотах свыше 7600 м (25000 футов) при наличии обязательного каabinного экипажа и установки на борту ВС кислородного оборудования для питания чистым кислородом пассажиров, которым по физиологическим показаниям может потребоваться такая помощь после возможной разгерметизации кабины самолета.

639. Количество кислорода должно рассчитываться на основе среднего расхода 3 литра в минуту на человека при стандартных условиях (Standard Temperature Pressure Dry - STPD) в течение всего времени полета после разгерметизации кабины на высоте более 2400 м (8000 футов) при питании 2% перевозимых пассажиров или одного человека (берется большее значение). Должно быть обеспечено достаточное число раздаточных устройств (масок) со средствами управления подачей кислорода, но не менее двух таких устройств.

640. Количество кислорода для неотложной помощи, необходимое для конкретного полета, должно определяться на основе продолжительности полета и высоты в кабине в соответствии с эксплуатационными процедурами для каждого вида полета и маршрута.

641. Установленное кислородное оборудование должно обеспечивать расход кислорода для каждого пользователя не менее 4 л/мин при STPD. Должны быть также предусмотрены средства регулирования расхода кислорода в пределах не менее 2 л/мин при STPD на любой высоте.

642. Эксплуатант может выполнять полеты на самолете с герметизированной кабиной на высотах свыше 3000 м (10000 футов), когда установлено на борту кислородное оборудование для хранения и распределения дополнительного кислорода для питания лиц, находящихся на борту <*>. При этом:

<*> Лица, правомочно находящиеся в кабине летного экипажа и обеспечиваемые дополнительным кислородом от кислородного комплекта летного экипажа, в отношении обеспечения дополнительным кислородом рассматриваются в качестве членов летного экипажа, находящихся при исполнении служебных обязанностей. Лица, правомочно находящиеся в кабине летного экипажа и обеспечиваемые дополнительным кислородом не от кислородного комплекта летного экипажа, в отношении обеспечения дополнительным кислородом рассматриваются в качестве пассажиров.

642.1. количество дополнительного кислорода, необходимое для конкретного полета, должно определяться на основе продолжительности полета и высоты в кабине в предположении, что разгерметизация произойдет на высоте и в точке маршрута, которые наиболее критичны в

плане кислородного питания;

642.2. самолет снизится в соответствии с установленными аварийными процедурами до безопасной высоты для данного маршрута, продолжит полет и совершит посадку;

642.3. высота в кабине после разгерметизации должна приниматься равной высоте полета самолета;

643.4. к кислородному оборудованию и кислородному питанию предъявляются следующие требования:

643.4.1. для летного экипажа:

кислородные маски должны располагаться в непосредственной близости от членов летного экипажа и быть легко доступны для использования при нахождении членов летного экипажа на своих рабочих местах;

кислородные маски, используемые членами летного экипажа на самолетах, выполняющих полеты на высотах свыше 7600 м (25000 футов), должны быть быстроодеваемого типа;

каждый член летного экипажа при исполнении обязанностей должен обеспечиваться дополнительным кислородным питанием согласно [приложению 20](#);

члены летного экипажа, не указанные выше в отношении обеспечения дополнительным кислородом, рассматриваются в качестве пассажиров;

643.4.2. для кабинного экипажа, дополнительных членов экипажа и пассажиров:

кабинный экипаж и пассажиры должны обеспечиваться дополнительным кислородным питанием согласно [приложению 20](#). Находящиеся на борту члены кабинного экипажа, не входящие в состав обязательного кабинного экипажа, и дополнительные члены экипажа в отношении обеспечения дополнительным кислородом рассматриваются в качестве пассажиров;

при полетах на высотах свыше 7600 м (25000 футов) должно быть обеспечено достаточное число раздаточных устройств с масками и (или) переносных кислородных приборов для питания всех членов обязательного кабинного экипажа. Размещение указанных раздаточных устройств и (или) переносных кислородных приборов в кабине должно обеспечивать немедленную подачу питания кислородом всем членам обязательного состава кабинного экипажа при разгерметизации независимо от их местоположения;

при полетах на высотах свыше 7600 м (25000 футов) должно быть обеспечено достаточное число раздаточных устройств с масками, присоединенных к узлам подачи кислорода, которые должны быть готовы для немедленного обеспечения питания всех пассажиров в момент разгерметизации независимо от их местоположения. Общее число раздаточных устройств с масками должно быть больше числа пассажирских мест не менее чем на 10%. Указанные дополнительные устройства должны быть равномерно распределены по всей кабине самолета.

644. Требования [приложения 20](#) по дополнительному кислородному питанию применительно к самолетам, не сертифицированным для полетов на высотах свыше 7600 м (25000 футов), могут быть менее жесткими и определяться временем полета при высоте в кабине от 3000 м (10000 футов) до 4200 м (14000 футов) и постоянном питании дополнительным кислородом всех членов обязательного состава кабинного экипажа и не менее чем 10% пассажиров. При этом в любой точке рассматриваемого маршрута должна быть обеспечена возможность безопасного снижения самолета до высоты в кабине 4200 м (14000 футов) за время не более 4 минут.

645. Эксплуатант может выполнять полеты на самолете с негерметизированной кабиной на высотах свыше 3000 м (10000 футов) только в случае установки на борту кислородного оборудования для хранения и распределения дополнительного кислорода для питания лиц, находящихся на борту. При этом:

645.1. количество дополнительного кислорода, необходимое для конкретного полета, должно определяться на основе продолжительности полета и высоты в кабине в соответствии с установленными в РЛЭ и (или) РПП эксплуатанта эксплуатационными и аварийными процедурами, а также особенностями маршрута полета;

645.2. к кислородному оборудованию и кислородному питанию предъявляются следующие требования:

каждый член летного экипажа при исполнении обязанностей должен обеспечиваться дополнительным кислородным питанием согласно [приложению 21](#). Лица, правомочно находящиеся в кабине летного экипажа и обеспечиваемые дополнительным кислородом от кислородного комплекта летного экипажа, в отношении обеспечения дополнительным кислородом рассматриваются в качестве членов летного экипажа, находящихся при исполнении служебных обязанностей;

члены кабинного экипажа и пассажиры должны обеспечиваться дополнительным кислородным питанием согласно [приложению 21](#). Находящиеся на борту члены кабинного экипажа, не входящие в состав обязательного кабинного экипажа, и дополнительные члены экипажа в отношении обеспечения дополнительным кислородом рассматриваются в качестве пассажиров.

646. Эксплуатант может выполнять полеты на самолете с герметизированной кабиной и максимальной сертифицированной взлетной массой более 5700 кг или максимальным утвержденным числом пассажирских мест более 19 при выполнении следующих требований:

самолет оборудован средствами для защиты глаз, носа и рта каждого из членов летного экипажа, находящихся при исполнении служебных обязанностей, и подачи им кислорода в течение не менее 15 минут. Подача кислорода в защитную маску может обеспечиваться за счет дополнительного кислорода согласно [приложению 20](#). Кроме того, в конкретном полете, когда число членов летного экипажа более одного и наличия на борту кабинного экипажа не требуется, должно быть предусмотрено переносное устройство для защиты глаз, носа и рта одного члена летного экипажа и подачи ему дыхательной смеси в течение не менее 15 минут;

на самолете имеется достаточное число переносных устройств для защиты глаз, носа и рта всех членов обязательного кабинного экипажа и подачи им дыхательной смеси в течение не менее 15 минут.

647. Защитное дыхательное оборудование для членов летного экипажа должно удобно располагаться в кабине летного экипажа и быть легко доступно для немедленного использования каждым членом летного экипажа с его рабочего места.

648. Защитное дыхательное оборудование для членов кабинного экипажа должно быть установлено рядом с рабочим местом каждого члена кабинного экипажа.

649. Дополнительные легко доступные переносные защитные устройства должны быть расположены в непосредственной близости от ручных огнетушителей, исключая случаи, когда огнетушители расположены внутри грузовых отсеков, тогда защитные устройства должны располагаться вне отсеков, но в непосредственной близости к входу в соответствующий отсек.

650. Командир вертолета должен обеспечить, чтобы члены летного экипажа, занятые в управлении вертолетом и обеспечении безопасности полета, непрерывно использовали кислород

с момента, когда высота в кабине превышает 3000 м (10000 футов) более 30 минут, и сразу же с момента, когда высота в кабине превышает 3900 м (13000 футов).

651. Защитное дыхательное оборудование при его использовании не должно препятствовать ведению радиосвязи.

РАЗДЕЛ VII ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

ГЛАВА 55 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

652. Обеспечение полетов организуется и осуществляется в целях безопасного, регулярного и эффективного выполнения полетов.

653. Обеспечение полетов ВС включает:

навигационное (штурманское) обеспечение;

метеорологическое обеспечение;

инженерно-авиационное обеспечение;

аэродромное обеспечение;

электросветотехническое обеспечение;

радиотехническое обеспечение;

орнитологическое обеспечение;

обеспечение воздушных перевозок (сервисное обеспечение);

медицинское обеспечение;

обеспечение авиационной безопасности;

обеспечение горючими и смазочными материалами;

поисковое и аварийно-спасательное обеспечение.

654. Аэропортовая деятельность по обеспечению полетов подлежит сертификации в соответствии с авиационными правилами.

655. Главное юридическое лицо аэропорта является держателем Сертификата годности аэродрома гражданской авиации.
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

ГЛАВА 56 НАВИГАЦИОННОЕ (ШТУРМАНСКОЕ) ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

656. Основными задачами воздушной навигации являются:

обеспечение точного полета ВС по заданной траектории и вывод его в заданные точки в назначенное время;

определение пространственного положения ВС в полете, его скорости, направления

движения, а также требуемых параметров для полета по заданной траектории.

657. Навигационное обеспечение полетов осуществляется в целях достижения требуемой безопасности и точности навигации ВС.

Навигационное обеспечение полетов включает:

формирование (установление) заданных траекторий полетов ВС и ограничений, накладываемых на фактические траектории;

определение минимумов (эксплуатационных метеорологических минимумов) аэродромов;

сбор, обработку, издание, хранение и распространение аэронавигационной информации;

подготовку предварительных навигационных расчетов (рабочих планов полетов);

разработку навигационных процедур маневрирования ВС и их внедрение;

информационное обеспечение пилотажно-навигационных комплексов, бортовых навигационных систем;

представление летным экипажам, другим органам (лицам) необходимой аэронавигационной информации;

подготовку летного, штурманского и штурманского состава наземного обеспечения полетов по вопросам теории и практики воздушной навигации.

658. Заданные траектории и процедуры маневрирования формируются с целью обеспечения безопасности, регулярности и экономичности полетов и должны учитывать:

летно-технические характеристики ВС;

требуемую точность аэронавигации;

рабочие области навигационных средств;

навигационные возможности бортового оборудования;

установленные запасы высоты над препятствиями;

требования органов ОВД по обслуживанию ВС;

эксплуатационные ограничения по авиационному шуму.

659. Заданные траектории маневрирования устанавливаются для:

полета по маршрутам ОВД;

прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);

полета в зоне ожидания.

660. Процедуры маневрирования устанавливаются для:

вылета;

захода на посадку;

прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);

полета в зоне ожидания;

полета в диспетчерской зоне;

полетов в районе авиационных работ.

661. Процедуры вылета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) предусматривают элементы выполнения полета по траекториям, задаваемым органом ОВД.

662. Для выполнения авиационных работ устанавливаются районы авиационных работ и (или) маршруты полетов.

Маршруты полетов, границы постоянных районов авиационных работ устанавливаются в соответствии с требованиями [Правил](#) использования воздушного пространства Республики Беларусь. Районы авиационных работ, внедрассовые маршруты наносятся на аэронавигационные карты. При этом:

662.1. при выполнении авиационных работ в ограниченном районе допускается выполнение полетов ВС между посадочными площадками по маршрутам, выбираемым экипажами, при условии обеспечения безопасности полетов и выполнения установленных ограничений;

662.2. критерии, порядок и рекомендации по формированию установленных траекторий для маршрутов прибытия, процедур вылета, захода на посадку, процедур прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и ожидания определяются требованиями, определенными специально уполномоченным органом в области ГА.

663. Навигационное обеспечение полетов осуществляется на государственном и эксплуатационном уровнях. При этом:

663.1. навигационное обеспечение полетов на государственном уровне организуется специально уполномоченным органом в области ГА и включает:

издание нормативных правовых актов по навигационному обеспечению полетов;

организацию контроля соответствия служб навигационного обеспечения полетов, а также их продукции и услуг установленным требованиям;

контроль качества;

координацию навигационного обеспечения полетов на государственном уровне со специально уполномоченными органами по регулированию деятельности других видов авиации и использованию воздушного пространства Республики Беларусь, а также с международными организациями;

назначение авиационных организаций, ответственных за издание сборника аэронавигационной информации (AIP);

663.2. навигационное обеспечение полетов на эксплуатационном уровне осуществляется руководителями аэропортов, авиационных организаций (эксплуатантов), другими юридическими лицами, осуществляющими данный вид деятельности, и включает:

предоставление летным экипажам специального помещения, оборудованного для предварительной и предполетной подготовки;

предоставление летным экипажам и заинтересованным службам NOTAM до аэродрома

первой посадки с учетом запасных аэродромов;

предполетное информационно-консультативное обслуживание (брифинг) летных экипажей;

консультирование персонала органов ОВД, других заинтересованных служб по вопросам навигационного обеспечения;

наличие у аэродромного органа навигационного обеспечения полетов контрольных экземпляров необходимых сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД;

663.3. навигационное обеспечение полетов на эксплуатационном уровне, осуществляемое авиационными организациями (эксплуатантами), включает предоставление летным экипажам ВС:

сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД на бумажных носителях, а на ВС с возможностью представления содержания сборников аэронавигационной информации на дисплее - на электронных носителях;

двух комплектов сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД и полетных карт для ВС с отдельной кабиной летного экипажа и ВС с многочленным летным экипажем;

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

эксплуатационных минимумов аэродромов взлета, посадки и запасных, а при необходимости минимумов для выполнения полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными силовыми установками (ETOPS) и тренировочными минимумами;

подготовленных предварительных навигационных расчетов (рабочих планов полетов) и (или) бланков установленной формы для выполнения предварительных навигационных расчетов вручную;

сопроводительной документации к бортовой базе аэронавигационных данных (при необходимости) и таблиц аэронавигационных данных для пилотажно-навигационных комплексов и навигационных систем;

радионавигационных карт на электронных носителях, отвечающих установленным требованиям (при необходимости);

штурманского снаряжения.

664. Эксплуатант должен иметь структурное подразделение для навигационного обеспечения полетов или назначить лицо, ответственное за навигационное обеспечение полетов при пользовании услугами другой организации, осуществляющей данный вид деятельности.

665. В используемые для подготовки к полету, во время полета по маршрутам ОВД сборники аэронавигационной информации должны быть своевременно внесены все действующие изменения и дополнения.

Форма, содержание и сроки обновления аэронавигационной информации (данных) на бумажных и электронных носителях должны соответствовать установленным требованиям.

666. Эксплуатант обеспечивает наличие действующих баз данных в бортовых навигационных системах ВС в соответствии с циклом регламентации и контроля аэронавигационной информации (AIRAC).

667. Порядок навигационного обеспечения полетов вносится в РПП эксплуатанта.

668. Организация и контроль навигационного обеспечения полетов возлагается на

штурманскую службу авиационной организации.

669. Контроль качества навигационного обеспечения включает в себя:

оценку оснащенности маршрутов ОВД РТС, обеспечивающими установленную в данном диспетчерском районе точность аэронавигации;

оценку соответствия процедур, схем и маршрутов ОВД в диспетчерском районе установленным требованиям;

оценку соответствия процедур, схем и маршрутов ОВД в узловом диспетчерском районе установленным требованиям;

проверку организации и качества функционирования системы обеспечения аэронавигационной информацией;

проверку необходимого объема и качества аэронавигационной информации, предоставляемой для выполнения полетов;

анализ и обобщение выявленных нарушений навигационного обеспечения, разработку мероприятий по их предотвращению.

670. Оценка соответствия установленным требованиям оснащения маршрутов ОВД, выполнения аэронавигационных правил и процедур полетов, а также системы навигационного обеспечения полетов эксплуатантов осуществляется специально уполномоченным органом в области ГА.

671. В целях совершенствования навигационного обеспечения полетов эксплуатант, аэродромный орган навигационного обеспечения полетов и органы ОВД сообщают в специально уполномоченный орган в области ГА данные обо всех случаях:

использования недостоверной аэронавигационной информации;

нарушения процедур маневрирования в диспетчерском районе и диспетчерской зоне;

отклонения ВС за пределы зоны учета препятствий на маршруте при полете на эшелоне перехода и ниже;

нарушений установленных сроков публикации аэронавигационной информации.

672. Каждый из перечисленных в [пункте 671](#) настоящих Правил случаев, а также случаи столкновений ВС с препятствиями или другими ВС, происшедшие вследствие неудовлетворительного выполнения правил аэронавигации и навигационного обеспечения, расследуются для выявления причин и принятия мер по предотвращению подобных случаев в дальнейшем.

673. Штурманская служба эксплуатанта выполняет следующие функции:

контроль за обеспечением авиационной организации сборниками аэронавигационной информации по маршрутам ОВД издания корпорации Jeppesen, Центра аэронавигационной информации ГА Российской Федерации (далее - ЦАИ ГА);

разработка внутрассовых маршрутов, а также оптимизация выбора маршрутов ОВД, используемых в ГА, с целью сокращения расходов топлива и аэронавигационных сборов;

определение эксплуатационных метеорологических минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС, а также минимумов для заходов на посадку по кругу;

своевременное доведение до летных экипажей ВС аэронавигационной информации, необходимой для выполнения полетов;

систематический контроль состояния сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД издания корпорации Jeppesen, ЦАИ ГА, справочного материала и полетных карт;

разработка и выполнение мероприятий по повышению безопасности, регулярности и эффективности полетов;

осуществление практической подготовки пилотов и штурманов авиационной организации по вопросам воздушной навигации, использования воздушного пространства и эксплуатации навигационно-пилотажного оборудования ВС;

выполнение плановых и внеочередных тренировок и проверок летного и штурманского состава;

обеспечение качественного проведения предварительной подготовки экипажей;

взаимодействие со службами авиационной организации, учреждениями и ведомствами в части организации, подготовки и выполнения рейсов на регулярной основе, а также чартерных рейсов;

разработку проектов нормативных правовых актов, а также и методических пособий, регламентирующих подготовку и выполнение полетов;

участие в разработке и внесении изменений в инструкцию по производству полетов на базовом аэродроме;

оборудование комнаты предполетной подготовки экипажей (брифинга) необходимыми техническими средствами.

674. Должностные лица штурманской службы авиационной организации обязаны при необходимости проводить с летным составом занятия по изучению правил и совершенствованию методов использования навигационных средств и систем в полете, выполнению правил использования воздушного пространства и эксплуатационных процедур.

675. Командно-летный и летно-инструкторский состав штурманской службы авиационной организации должен систематически выполнять методические полеты по маршрутам ОВД и на аэродромы, используемые ГА, для изучения их особенностей и последующего доведения до летных экипажей.

676. Для обеспечения требуемой надежности работы навигационного оборудования ВС лица командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава штурманской службы авиационной организации обязаны осуществлять систематический контроль за его исправностью и своевременно предъявлять требования ИАС для проверки, ремонта и замены неисправной аппаратуры.

677. При осмотре и подготовке навигационно-пилотажного оборудования к полету штурман (пилот) ВС обязан проверить его исправность и соответствие требованиям РЛЭ и применяемым эксплуатационным процедурам, наличие соответствующих таблиц (графиков) поправок. Обо всех неисправностях и нарушениях в работе навигационного оборудования, обнаруженных при предполетной проверке и выявленных в полете, штурман (пилот) обязан записать в бортовой журнал ВС.

678. Ответственность за комплектность и исправность бортового навигационного оборудования, своевременность подготовки его к полету, проверку и обслуживание несет ИАС

авиационной организации, а за предполетную проверку в объеме требований РЛЭ и правильность эксплуатации - летный экипаж ВС.

679. Программное обеспечение, применяемое для автоматизации предварительных навигационных расчетов (рабочих планов полетов) утверждает специально уполномоченный орган в области ГА.

680. Неавтоматизированные предварительные навигационные расчеты выполняются экипажем в соответствии с РЛЭ ВС и методиками расчета, приведенными в РПП эксплуатанта.

681. Результаты навигационных расчетов и исходных данных в бланках и таблицах, используемых экипажами в полете, должны соответствовать техническим характеристикам используемых бортовых навигационных средств.

682. Полетная карта является одним из основных документов для целей аэронавигации. Любые полеты без полетной карты запрещаются. При полетах:

682.1. ВС 1, 2 и 3-го классов, не допущенных к полетам по маршрутам RNAV, применяются:

радионавигационные карты Jeppesen и (или) ЦАИ ГА, охватывающие маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от маршрута плана полета, или

аэронавигационные карты масштаба 1:2000000, охватывающие маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от маршрута плана полета. При выполнении полетов по ПВП, а также с целью отыскания ориентиров, малых объектов, площадок на местности дополнительно применяются аэронавигационные карты масштаба 1:500000 и крупнее;

682.2. ВС 1, 2 и 3-го классов, допущенных к полетам по маршрутам RNAV, - радионавигационные карты издания корпорации Jeppesen и (или) ЦАИ ГА, охватывающие маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от маршрута плана полета;

682.3. самолетов 4-го класса и вертолетов всех классов и категорий применяются аэронавигационные карты масштаба 1:1000000 или крупнее, охватывающие маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от маршрута плана полета. При этом:

682.3.1. для выполнения срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных, аварийно-спасательных работ и других подготовка аэронавигационных карт выполняется эксплуатантом. На аэронавигационные карты наносятся:

основные точки: исходный пункт маршрута (ИПМ), поворотный пункт маршрута (ППМ), конечный пункт маршрута (КПМ) и пункты обязательной передачи донесений в виде треугольников высотой 4 - 6 мм;

условные изображения ВПП в виде отрезков, расположенных в окружностях размером 3 - 6 мм, обозначающих аэродромы, в направлении истинных посадочных путевых углов;

линии заданного пути (далее - ЛЗП) и расстояния между основными точками (в разрывах ЛЗП, в прямоугольниках);

ортодромические магнитные, истинные путевые углы (далее - ОМПУ, ОПУ), измеренные от опорных меридианов, и текущие магнитные путевые углы (далее - МПУ) - начальные (на участках маршрута большой протяженности повторяются при изменении на величину 3 - 5°) вдоль ЛЗП со

стрелкой в направлении полета (при выполнении полетов с ортодромическими курсовыми приборами);

МПУ, измеренные от средних меридианов участков маршрута, при этом на участках маршрута большой протяженности выбираются характерные контрольные ориентиры через 50 - 200 км, рядом с которыми указываются новые значения МПУ (при выполнении полетов с локсодромическими курсовыми приборами);

доминирующие высоты: в полосе по 50 км в обе стороны от оси маршрута; в узловом диспетчерском районе - в радиусе 50 км от контрольной точки аэродрома (КТА) (в прямоугольниках черного цвета);

значения магнитных склонений в узловом диспетчерском районе и на каждом участке маршрута (в окружностях диаметром 8 мм) через 2 - 3°;

линии ограничительных рубежей (пеленгов, азимутов);

границы районов полетной информации и их названия;

профиль рельефа при полетах в горной местности (для ВС с газотурбинными двигателями - на участках снижения и набора высоты, для ВС с поршневыми двигателями - по всему маршруту в горной местности) в полосе шириной по 25 км в обе стороны от оси маршрута для полетов по ППП и в пределах ширины трассы - для полетов по ПВП и ОПВП. Профиль наносится на свободном месте аэронавигационной карты или на отдельном листе в масштабе в зависимости от длины участков маршрутов и высоты относительных превышений рельефа местности;

установленные рубежи начала снижения с указанием расстояния до аэродрома и нижнего безопасного эшелона - на участках маршрутов полетов на горные аэродромы;

682.3.2. дополнительно в зависимости от характера выполняемого задания на полетные карты наносятся:

ОМПУ (ОПУ) от опорных меридианов у каждой основной точки с указанием долготы опорного меридиана или аэродрома вылета (посадки); ОМПУ наносятся рядом с начальным меридианом, МПУ перпендикулярно к ним, а ОПУ - вдоль линии пути в скобках;

поправки для коррекции гироскопических курсовых приборов при полете с ортодромическими путевыми углами (в кружках у меридианов, справа от ЛЗП по полету на удобном расстоянии). Значения ОМПУ (ОПУ) участков маршрута, величины поправок и другие данные могут заноситься в специальные таблицы (палетки);

аэронавигационные данные, условные обозначения наземных радиотехнических средств (далее - РТС) и другая информация, необходимая для выполнения полета;

азимутальные круги (секторы) с центрами в точках расположения РТС. Оцифровка азимутов и расстояний выбирается произвольной, но обеспечивающей необходимую точность определения места ВС (линии положения);

расстояния до радиолокационных ориентиров, а вдоль ЛЗП - до основной точки (пункта обязательной передачи донесений) от траверза радиолокационного ориентира. Для полетов на самолетах 4-го класса и вертолетов по ПВП и ОПВП искусственные препятствия на аэронавигационные карты наносятся дробью: в числителе - относительная высота, в знаменателе - превышение;

682.3.3. на аэронавигационную карту наносятся только те ограничительные пеленги, азимуты, рубежи которых ограничивают режим полета по маршрутам ОВД. Ограничительные

пеленги, азимуты и рубежи, ограничивающие режим в узловых диспетчерских районах, на аэронавигационную карту не наносятся;

682.3.4. при подготовке аэронавигационных карт для повышения их наглядности рекомендуется наносить:

черным цветом - основные точки, пункты обязательной передачи донесений, ЛЗП, расстояния, ОПУ, опорные меридианы, высоты, изображения ВПП, поправки и другое;

красным цветом - ОМПУ, МПУ, ограничительные рубежи, пеленги, азимуты, магнитные склонения, азимутальные круги;

желтым цветом - радиолокационные ориентиры;

зеленым цветом - границы районов полетной информации и их названия.

683. На борту ВС, выполняющих международные полеты, должны находиться сборники аэронавигационной информации издания корпорации Jeppesen и (или) ЦАИ ГА, охватывающие территорию расположения аэродрома пункта назначения и запасных аэродромов. Радиус охвата полетных карт должен быть в пределах 60 минут полетного времени от любой точки используемого маршрута.

684. Снабжение полетными картами и сборниками аэронавигационной информации издания корпорации Jeppesen, ЦАИ ГА осуществляется на основе договоров между авиационными организациями и специальными сертифицированными организациями. При этом:

684.1. полетные карты, сборник аэронавигационной информации (AIP) Российской Федерации и стран СНГ, сборники аэронавигационной информации по маршрутам ОВД издания корпорации Jeppesen, ЦАИ ГА должны храниться в бюро аэронавигационной информации (штурманской службе) авиационной организации и выдаваться в установленном порядке летным экипажам ВС для выполнения полетов;

684.2. работники бюро аэронавигационной информации (штурманской службы) несут ответственность за сохранность и качественное внесение поправок и дополнений в сборники аэронавигационной информации по маршрутам ОВД;

684.3. летные экипажи ВС несут ответственность за сохранность и надлежащее состояние сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД и полетных карт.

685. Предполетное информационно-консультативное обслуживание (брифинг) летных экипажей ВС осуществляется подразделением, которое занимается обеспечением вылета, а также обеспечением предварительной и предполетной подготовки экипажей.

Функции данного подразделения определяются эксплуатантом, исходя из особенностей работы авиационной организации, и указываются в РПП.

686. Экипажи эксплуатанта при выполнении полетов из базового аэропорта проходят процедуру подготовки к полету и принятия решения на вылет на основании подготовленной документации на выполнение полета. План полета подается командиром ВС или его уполномоченным представителем в соответствующий орган ОВД.

687. Эксплуатант, осуществляющий предполетное диспетчерское обслуживание своих членов летных экипажей, несет ответственность за предоставление аэронавигационной и другой информации, необходимой для принятия решения на вылет и обеспечения безопасности полета.

688. Для осуществления предполетного информационно-консультативного обслуживания

(брифинга) эксплуатант использует технические средства и программное обеспечение, соответствующие требованиям, утвержденным специально уполномоченным органом в области ГА.

689. Для целей аэронавигации в качестве системы отсчета времени используется григорианский календарь и всемирное координированное время (далее - UTC), если иное не указано в сборниках аэронавигационной информации (AIP), которое выражается в часах и минутах, а при необходимости - в секундах, сутках, начиная с полуночи.

690. В авиационных организациях организуется систематическое наблюдение за точностью показаний часов в комнатах предполетной подготовки экипажей, помещениях органа ОВД, авиационной метеорологической станции (гражданской) (далее - АМСГ), связи, а также бортовых часов. Точность показаний часов в рабочих помещениях авиационных организаций, бортовых часов, а также личных часов летного и диспетчерского состава должна быть не хуже ± 30 секунд.

691. На ВС члены летного экипажа обязаны проверить показания бортовых часов, завести их и установить точное время.

692. В целях обеспечения качественной предварительной и предполетной подготовки экипажей ВС и создания условий, необходимых для повышения летным составом знаний по воздушной навигации в авиационной организации оборудуется комната предполетной подготовки экипажей.

693. Оборудование комнаты предполетной подготовки экипажей должно отвечать современным требованиям по обеспечению полетов с учетом особенностей работы данной авиационной организации. Минимальный перечень оборудования комнаты предполетной подготовки экипажей согласно [приложению 22](#) указывается в РПП эксплуатанта.

ГЛАВА 57

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

694. Целью метеорологического обеспечения ГА является содействие безопасному, регулярному и эффективному осуществлению полетов путем предоставления экипажам ВС, органам ОВД и другим органам, связанным с планированием и обеспечением полетов, метеорологической информации, необходимой для выполнения их функций.

695. Предоставление или организация предоставления метеорологического обслуживания в интересах ГА осуществляется назначенным государством полномочным метеорологическим органом.

696. Объем и порядок обеспечения потребителей метеорологической информацией определяется авиационными правилами.

697. Официальными данными о фактической погоде на аэродроме при принятии решения на взлет, выполнение полета, посадку, прием и выпуск ВС являются наблюдения, полученные от аэродромного полномочного метеорологического органа, а там где его нет, от работников ГА, прошедших специальную подготовку и допущенных к таким наблюдениям.

698. Регулярные и круглосуточные наблюдения на аэродромах проводятся через фиксированные промежутки времени. В период полетов - через 30 минут (в сроки 00 и 30 минут каждого часа), при отсутствии полетов - через 1 час (в 00 каждого часа), а также в соответствии с указанием органа ОВД. При этом:

698.1. в аэропортах с некруглосуточной работой наблюдения производятся только в период полетов. Наблюдения должны начинаться за 2 часа до начала и производиться в течение всего периода полетов, включая время, когда аэродром является запасным;

698.2. когда имеют место определенные изменения приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП, текущей погоды, облачности и (или) температуры воздуха регулярные наблюдения на аэродромах дополняются специальными наблюдениями;

698.3. когда для взлета или посадки ВС необходима самая последняя метеорологическая информация, она обеспечивается аэродромным полномочным метеорологическим органом по запросу диспетчера УВД.

699. Сведения об обледенении, болтанке, высоте облаков, сдвиге ветра, полученные от экипажей ВС давностью не более 2 часов, включаются в сводку погоды по указанию дежурного синоптика и используются в оперативной работе.

700. Экипажи ВС обеспечиваются метеорологической информацией перед вылетом и во время полета.

701. Метеорологическая информация, которой снабжаются эксплуатанты и члены летного экипажа, включает:

сведения о ветре и температуре воздуха для всех уровней полета, особых явлениях погоды по маршруту полета, METAR, SPECI (включая прогнозы типа "тренд"), TAF;

прогнозы для взлета, информацию SIGMET, специальные донесения с борта ВС, не отраженные в сообщении SIGMET;

информацию AIRMET, которой располагает аэродромный полномочный метеорологический орган, относящейся к планируемым полетам.

702. На аэродромах, где отсутствует метеорологическое подразделение, необходимая для обеспечения вылетов информация запрашивается у полномочного метеорологического органа базового аэродрома руководителем аэродрома вылета (посадочной площадки) или непосредственно командиром ВС по имеющимся каналам связи.

703. Предполетная метеорологическая подготовка экипажей ВС включает получение экипажем необходимой информации о фактических и ожидаемых метеорологических условиях по маршруту (району) полета и на аэродромах.

704. Метеорологическая информация, включаемая в полетную документацию, представляется в виде карт, таблиц или открытого текста с принятыми сокращениями. Прогнозы погоды по аэродромам заносятся в документацию в кодовой форме TAF или открытым текстом с использованием принятых сокращений и таблиц.

705. ВС, находящиеся в полете, обеспечиваются метеорологической информацией полномочными метеорологическими органами через соответствующий орган ОВД, а также в радиовещательных передачах "VOLMET", "ATIS", ОВЧ и ВЧ передачах.

706. Авиационные работы обеспечиваются прогнозами погоды, выпускаемыми полномочным метеорологическим органом базового аэродрома по закрепленному району, границы которого определяются, как правило, границами соответствующего района ОВД.

707. Метеорологическая информация, необходимая для экипажей ВС, вылетающих для выполнения поисково-спасательных работ, предоставляется полномочным метеорологическим органом в кратчайший срок по запросу руководителя поисково-спасательных работ или другого должностного лица, руководящего поисково-спасательными работами.

ГЛАВА 58

ИНЖЕНЕРНО-АВИАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

708. Инженерно-авиационное обеспечение полетов осуществляется в целях:

поддержания летной годности и исправности эксплуатируемых ВС и их подготовки к полетам;

обеспечения безопасности и регулярности полетов;

поддержания и повышения профессионального уровня авиационного персонала.

709. Инженерно-авиационное обеспечение включает:

учет ресурсного и технического состояния авиационной техники;

планирование использования ВС, технического обслуживания и ремонта авиационной техники;

организацию и выполнение технического обслуживания и ремонта (далее - ТОиР) авиационной техники (в том числе продление ресурсов и сроков службы), ее доработок, проверок и осмотров, контроля качества ТОиР в соответствии с требованиями эксплуатационной и ремонтной документации;

сбор, учет и обработку данных о выявленных в полете и на земле отказах и неисправностях авиационной техники;

анализ причин отказов и неисправностей авиационной техники, внедрение мероприятий по их предупреждению и устранению;

анализ и обобщение опыта технической эксплуатации авиационной техники в целях обеспечения безопасности полетов и совершенствования собственной деятельности;

обработку и анализ полетной информации;

ведение рекламационно-претензионной работы;

контроль соответствия летно-технических характеристик ВС требованиям РЛЭ;

обеспечение потребностей в эксплуатационной и ремонтной документации для авиационной техники, ее ведение, обеспечение сохранности и разработка предложений по совершенствованию;

ведение установленных форм учета и отчетности по доработкам авиационной техники, деятельности ИАС, составу, состоянию, использованию и движению парка ВС и авиадвигателей, материальному имуществу, запасным частям и оборудованию;

метрологическое обеспечение авиационной техники, осуществляемое авиационной организацией;

организацию и проведение работ по эвакуации и восстановлению поврежденных ВС;

организацию технической подготовки персонала ИАС и стажировки специалистов на авиационной технике, оснащение учебной технической базы;

осуществление мероприятий по сохранности авиационной техники на земле.

710. К выполнению полета экипажу предъявляется исправное, подготовленное к полету ВС.

711. В случае, когда полеты ВС выполняются на аэродромы и посадочные площадки, где не

обеспечено их техническое обслуживание, экипаж выполняет осмотр ВС в объеме, установленном РЛЭ. Результаты осмотра и работы, выполненные при устранении неисправностей, записываются в бортовой журнал.

712. Техническое обслуживание ВС авиационных организаций Республики Беларусь в зарубежных аэропортах выполняется в соответствии с эксплуатационной документацией типа ВС. При этом:

712.1. при отсутствии в зарубежном аэропорту ИТП, допущенного к техническому обслуживанию ВС данного типа (или услуги по техническому обслуживанию не предоставляются по другим причинам), - техническое обслуживание ВС выполняется ИТП эксплуатанта;

712.2. доставка авиационного персонала к месту технического обслуживания (в том числе путем включения в задание на полет), организация и обеспечение работ относятся к компетенции эксплуатанта.

713. Вылет ВС с неустраненными неисправностями запрещается, кроме случаев, предусмотренных перечнем MEL типа ВС. При этом:

713.1. разрешение на вылет ВС с неисправностью или повреждением, указанными в MEL, дает лицо, ответственное за техническое обслуживание ВС. В случае отсутствия на борту лиц ИТП разрешение на вылет ВС дает член экипажа, ответственный за техническое обслуживание ВС. О характере неисправности производится запись в бортовой журнал ВС и карту-наряд на оперативное техническое обслуживание (только в бортовой журнал ВС - для самолетов) и докладывается командиру ВС;
(в ред. [постановления](#) Минтранса от 01.04.2019 N 19)

713.2. допускается вылет ВС с отказами, неисправностями, повреждениями, не указанными в MEL. Разрешение на вылет дает руководитель ИАС эксплуатанта с соблюдением следующих требований:

определен характер, причины и последствия отказа, повреждения, неисправности;

имеется обоснованное заключение о том, что неисправность не влияет на безопасность полета;

оформлена соответствующим образом документация;

713.3. руководитель ИАС эксплуатанта вправе дать разрешение на выполнение полетов ВС с неисправностями, не влияющими на безопасность эксплуатации ВС, устранение которых может быть перенесено на определенный срок, при этом:

определен характер, причины и последствия неисправности;

имеется обоснованное заключение о том, что неисправность не влияет на безопасность эксплуатации ВС в обозначенном периоде, указаны мероприятия по контролю за неисправностью;

в бортовой журнал ВС (в разделе "Индивидуальные особенности") вносятся записи по существу указанных неисправностей, о сроках на который отложено их устранение;

713.4. перегонка ВС с отказами, неисправностями, повреждениями, не указанными в MEL, осуществляется в соответствии с Инструкцией о порядке допуска ВС к выполнению специальных полетов;

713.5. во всех случаях окончательное решение на вылет ВС принимает командир ВС с учетом условий предстоящего полета, оборудования аэродромов взлета и посадки.

714. До начала полета экипаж получает информацию о техническом обслуживании на всех аэродромах и посадочных площадках по маршруту полета до базового аэропорта. Полеты на аэродромы и посадочные площадки, где не обеспечено техническое обслуживание, запрещаются.

715. В случае внеплановой посадки (аварийная посадка, посадка на запасной аэродром, где отсутствует организация по ТОиР, выполняющая работы по техническому обслуживанию ВС данного типа), эксплуатант ВС принимает меры по обеспечению доставки к месту посадки специалистов организации по ТОиР, имеющей сертификат (свидетельство) на право выполнения технического обслуживания данного типа ВС.

716. При отказах (неисправностях), которые вызвали аварийную ситуацию в полете или могут привести к ней, командир ВС при необходимости запрашивает через орган ОВД инженерную консультацию от специалистов ИАС.

717. О неисправностях, выявленных в полете, и их внешнем проявлении, отклонениях от летно-технических характеристик ВС, режимов и параметров полета, приведенных в РЛЭ значений, члены летного экипажа записывают в бортовом журнале ВС после полета. При нормальной работе авиационной техники в полете инженер бортовой (бортмеханик, пилот) записывает в бортовом журнале ВС "Замечаний нет". Члены экипажа дают необходимые дополнительные пояснения лицам ИТП, встречающим ВС, об особенностях проявления отказа или неисправности и мерах, принятых экипажем в полете.

718. Передача ВС от ИАС экипажу для выполнения полета (от экипажа ИАС после выполнения полета), а также от одного экипажа другому осуществляется в соответствии с требованиями нормативных правовых актов ГА и типовой инструкции о приеме-передаче ВС, предусмотренной в авиационной организации.

Члены экипажа принимают оборудование, имущество и снаряжение после осмотра ВС согласно РЛЭ, подтверждая прием подписью в соответствующем разделе бортового журнала ВС.

719. Формуляры планера, двигателей и паспорта агрегатов должны находиться на борту ВС в случаях:

перегонки для передачи другому эксплуатанту, а также для выполнения периодического технического обслуживания сторонними организациями;

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

перегонки ВС для выполнения авиационных работ в отрыве от базы и возвращения к месту постоянного базирования.

ГЛАВА 59

АЭРОДРОМНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

720. Аэродромное обеспечение полетов осуществляется в целях поддержания летного поля аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки ВС.

721. Аэродромное обеспечение полетов осуществляется в соответствии с авиационными правилами.

722. Работы на летном поле проводятся только с разрешения главного юридического лица аэропорта под руководством ответственного лица, выполняющего эти работы.

723. Порядок расстановки и движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме определяется главным юридическим лицом аэропорта (старшим авиационным

начальником аэродрома). Схема расстановки и движения ВС, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме вносится в инструкцию по производству полетов на аэродроме и технический паспорт аэродрома.

724. Маркировка покрытий ВПП, РД, мест стоянок, перронов и грунтовых элементов аэродрома производится в соответствии с требованиями авиационных правил.

725. Состояние поверхности ВПП характеризуются коэффициентом сцепления, толщиной и видом атмосферных осадков на покрытии. Влияние коэффициента сцепления и осадков учитывается в соответствии с РЛЭ самолета, при этом:

725.1. при значении коэффициента сцепления ниже 0,17 полеты самолетов с газотурбинными двигателями запрещаются. Соотношение между измеренными значениями коэффициента и эффективностью торможения, а также между измеренными значениями коэффициента сцепления и нормативными значениями коэффициента сцепления, применяемыми в РЛЭ ВС производства СССР и стран СНГ, определяются согласно [приложению 25](#) к настоящим Правилам;

725.2. взлет и посадка самолетов на ВПП допускается при наличии на поверхности покрытия сухого снега не более 50 мм, слякоти и мокрого снега - 12 мм, воды - 10 мм.

(п. 725 в ред. [постановления](#) Минтранса от 04.03.2015 N 6)

726. Сменный специалист службы аэродромного обеспечения полетов (инженер, начальник смены):

контролирует состояние элементов летного поля аэродрома, осуществляет профилактические мероприятия по поддержанию летного поля в эксплуатационной готовности;

определяет состояние элементов летного поля аэродрома и годность их к эксплуатации;

несет ответственность за достоверность и своевременность предоставления информации о коэффициенте сцепления на ВПП, состоянии и годности к эксплуатации элементов летного поля.

(п. 726 в ред. [постановления](#) Минтранса от 04.03.2015 N 6)

727. Руководитель полетов обязан:

принимать решение о приостановлении, возобновлении или ограничении полетов на аэродроме на основании информации сменного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов о коэффициенте сцепления на ВПП, состоянии и годности к эксплуатации элементов летного поля аэродрома и планируемых ремонтно-эксплуатационных работах на аэродроме;

информировать сменного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов об изменении погодных условий (выпадение осадков, переход температуры окружающего воздуха с положительных значений на отрицательные), замечаниях экипажей ВС по состоянию аэродромных покрытий.

(п. 727 в ред. [постановления](#) Минтранса от 04.03.2015 N 6)

728. Занимать ВПП, спланированную часть летной полосы и РД без разрешения руководителя полетов (диспетчера) запрещается.

ГЛАВА 60

ЭЛЕКТРОСВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

729. Электросветотехническое обеспечение полетов включает комплекс организационных технических мероприятий, проводимых специально обученным персоналом службы электросветотехнического обеспечения полетов (далее - ЭСТОП) в целях поддержания

технического состояния и эксплуатационных параметров электросветотехнических средств и электроустановок, и предусматривает:

содержание электросветотехнических средств в исправном состоянии;

бесперебойное снабжение электроэнергией электросветотехнических средств и электроустановок.

730. Система светосигнального оборудования должна быть включена:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия ВС;

в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее;

в других случаях - по указанию руководителя полетов или требованию экипажа.

731. Система визуальной индикации глиссады должна быть включена днем и ночью при любой видимости за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия ВС.

ГЛАВА 61

РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

732. Радиотехническое обеспечение полетов (далее - РТОП) осуществляется в целях обеспечения безопасности полетов ВС и включает комплекс наземных средств РТОП, организационных и технических мероприятий, проводимых службой эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (далее - ЭРТОС).

733. Средства РТОП и авиационной электросвязи для обеспечения полетов включаются по указанию органа ОВД:

средства района аэродрома (обзорный радиолокатор аэродромный, средства электросвязи, автоматические радиопеленгаторы) - не позднее чем за 30 минут до расчетного времени посадки (полета) ВС;

системы посадки (радиомаячная система посадки, оборудование системы посадки и другие), радиомаяки ближней навигации аэродрома, посадочный радиолокатор (далее - ПРЛ) - не позднее чем за 30 минут до расчетного времени посадки ВС. При этом ПРЛ (при его наличии) включается и используется для контроля за заходом на посадку самолетов 1, 2 и 3-го классов при высоте нижней границы облаков (далее - ВНГО) 200 м и менее и видимости 2000 м и менее, а для самолетов 4-го класса и вертолетов - по требованию командира ВС. Необходимость установки ПРЛ в аэропортах определяется с учетом рельефа местности, типа ВС, наличия параллельных ВПП и требований нормативных документов;

другие средства РТОП и авиационной электросвязи - во всех случаях по требованию экипажей независимо от метеоусловий;

документирование информации о заходе на посадку осуществляется во всех случаях при использовании ПРЛ на специально встроенных в ПРЛ устройствах с выходом в цифровом виде или в виде фотоконтроля.

734. В случае изменения рабочего старта должностные лица ЭРТОС докладывают органу ОВД о готовности средств РТОП к работе с новым стартом.

735. Средства РТОП и авиационной электросвязи выключаются по указанию органа ОВД по окончании руления прибывшего на аэродром ВС, а также по окончании связи экипажа вылетевшего ВС с диспетчером подхода при отсутствии прилетов и вылетов других ВС.

736. Радиообмен между органами ОВД и летными экипажами ВС, переговоры органов ОВД, метеорологические консультации экипажей и диспетчеров, прохождение информационно-консультативного обслуживания, а также информация, передаваемая по радиоканалам метеорологического оповещения, подлежит обязательному документированию с использованием средств объективного контроля.

Минимальный перечень документируемых каналов электросвязи определяется и утверждается руководителем авиационной организации.

737. Выключение средств РТОП и авиационной электросвязи для технического обслуживания производится в установленном порядке.

738. Об отказах объектов РТОП, обеспечивающих посадку, навигацию и авиационную электросвязь, должностные лица службы ЭРТОС немедленно сообщают органу ОВД для передачи летным экипажам ВС.

739. О временном выключении средств РТОП должностные лица службы ЭРТОС делают запись в специальном журнале и немедленно информируют орган ОВД.

740. Запрещается использование средств РТОП и авиационной электросвязи, на которых не выполнены работы по техническому обслуживанию или закончился срок действия удостоверения годности оборудования к эксплуатации.

ГЛАВА 62 ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

741. Орнитологическое обеспечение полетов осуществляется в целях предотвращения столкновений ВС с птицами и является комплексом организационных, оперативных и других мероприятий, в том числе мероприятий по преобразованию территорий.

742. Орнитологическое обеспечение полетов осуществляется в соответствии с авиационными правилами.

743. На аэродромах принимаются все возможные меры по предотвращению столкновений ВС с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

ГЛАВА 63 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК (СЕРВИСНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ)

744. Обеспечение воздушных перевозок осуществляется в целях:

подготовки ВС к перевозке коммерческой загрузки, включая обслуживание пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений в аэропорту отправления (назначения) с соблюдением требований по авиационной безопасности и безопасности полетов;

распределения коммерческой загрузки на борту ВС с учетом соблюдения установленных ограничений по весу и центровке ВС;

эффективного использования его полезных объемов и грузоподъемности;

оформления сопроводительной документации в соответствии с требованием нормативных документов.

745. Обеспечение воздушных перевозок осуществляется в соответствии с требованиями [Воздушного кодекса](#) Республики Беларусь, авиационных правил и других нормативных правовых

актов, регламентирующих правила и организацию воздушных перевозок в ГА.

746. Обеспечение воздушных перевозок производится соответствующими подразделениями (службами) аэропорта перевозчика или уполномоченным им лицом, осуществляющим эту деятельность в установленном порядке, а в полете - командиром ВС.

747. Подразделения по организации воздушных перевозок обеспечивают:

расчет центровочных параметров ВС, расчет и распределение коммерческой загрузки на борту ВС с использованием центровочного графика (центровочной ведомости) или автоматизированных систем расчета;

обслуживание пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок в аэропорту отправления (назначения), включающее оформление регистрации пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок в аэропорту отправления, других пунктах регистрации;

организацию и доставку пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок к (от) ВС и их загрузку (выгрузку) на (из) ВС в соответствии с центровочным графиком (центровочной ведомостью);

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

748. Расчет центровочных параметров ВС, расчет и распределение коммерческой загрузки на борту ВС производит диспетчер по центровке (при его отсутствии - один из членов летного экипажа перевозчика).

749. Обслуживание пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок в части их погрузки (выгрузки) на (из) ВС, а также оформление перевозочной и сопроводительной документации производится под руководством диспетчера по загрузке (при его отсутствии - одним из членов летного экипажа перевозчика) при участии ответственных должностных лиц других заинтересованных подразделений и служб аэропорта.

750. Посадка и высадка пассажиров производится под руководством и контролем должностного лица подразделения по организации воздушных перевозок и бортпроводника (одного из членов летного экипажа).

751. Количество пассажиров на борту ВС (не учитывая детей в возрасте до 2 лет) должно соответствовать количеству кресел, оборудованных поясными привязными ремнями, и не превышать установленных норм для данного типа ВС.

752. В аэропортах и на посадочных площадках, не имеющих подразделений по организации перевозок, а также на аэродромах других министерств и ведомств функции в части оформления пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок возлагаются на перевозчика (второго пилота, бортпроводника, бортпроводника под контролем командира ВС).

ГЛАВА 64

МЕДИЦИНСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

753. Медицинское обеспечение полетов осуществляется в целях повышения безопасности полетов, сохранения и укрепления здоровья, повышения работоспособности и профессионального долголетия авиационного персонала.

754. Медицинское обеспечение полетов осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил.

755. Все члены экипажа ВС, авиационный персонал, включенный в задание на полет (парашютисты), независимо от занимаемой должности перед вылетом (парашютными прыжками) проходят предполетный медицинский осмотр.

756. Все члены экипажа ВС, другие специалисты, включенные в задание на полет (парашютисты) обязаны соблюдать предполетный режим отдыха и питания. В случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного отдыха или питания они обязаны доложить о своем состоянии своему непосредственному руководителю и обратиться за медицинской помощью.

757. Член экипажа ВС не допускается к полету:

если он находится под действием психоактивных веществ, которые могут повлиять на его способности в плане обеспечения безопасности полета;

после пребывания в условиях резкого изменения давления (разгерметизация самолета, плавание с аквалангом, ныряние на глубину более 10 м в водоеме), если после воздействия указанных факторов не прошло более 12 часов;

после донорской сдачи крови, если после этого не прошло более 24 часов;

если он ощущает сильную усталость или неготовность к полету в степени, угрожающей успешному завершению полета.

758. Предполетный медицинский осмотр проводится медицинским работником ГА (врачом, фельдшером) в помещении здравпункта (медицинского учреждения) аэропорта (авиационной организации).

759. Перед прохождением предполетного (предсменного) медицинского осмотра члены экипажа ВС, специалисты, включенные в задание на полет, диспетчерский персонал ОВД обязаны предъявить медицинскому работнику, проводящему медицинский осмотр, свидетельство авиационного специалиста ГА и медицинское заключение врачебно-лётной экспертной комиссии (далее - ВЛЭК).

760. Профилактические прививки и противоэпидемические мероприятия авиационному персоналу проводятся в соответствии с нормативными правовыми актами Министерства здравоохранения Республики Беларусь или по показаниям при полетах в страны с неблагоприятным климатом, других форс-мажорных обстоятельствах.

761. Авиационные специалисты, направляемые в командировку за границу сроком более месяца, а также в страны с неблагоприятным климатом, проходят инструктаж во ВЛЭК (здравпункте авиационной организации).

ГЛАВА 65

ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

762. Обеспечение авиационной безопасности при выполнении полетов осуществляется на основе следующих основных принципов:

ни одно ВС, занесенное в Государственный реестр гражданских ВС, не может выполнять полеты без проведения предполетной проверки ВС в целях обеспечения авиационной безопасности и принятия других превентивных мер, необходимых для исключения нахождения на борту ВС оружия, взрывчатых веществ, средств совершения диверсий и других опасных предметов;

ни одно лицо не может быть допущено на борт ВС без прохождения контроля в целях

обеспечения авиационной безопасности;

ручная кладь, багаж, груз, курьерские и почтовые отправления, бортовые припасы не могут быть приняты на борт ВС без прохождения контроля в целях обеспечения авиационной безопасности;

члены экипажа не могут быть допущены к полету без отработки действий на случай возникновения чрезвычайных ситуаций, в том числе захвата, угона ВС, диверсий и угроз их осуществления в отношении ВС, а также обнаружения на борту подозрительных предметов или получения такой информации.

763. Порядок действий по защите ВС и объектов ГА в случае возникновения угрозы террористической акции осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил по порядку действия авиационного персонала при получении обращения (сообщения) о совершении или угрозе совершения террористической акции, на ВС и объектах ГА.

764. ВС, предназначенные для перевозки пассажиров, оснащаются специальным оборудованием, техническими и иными средствами для обеспечения авиационной безопасности.

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

766. ВС должны постоянно находиться под охраной и ответственностью работников подразделения авиационной безопасности, членов экипажа или обслуживающего персонала эксплуатанта.

767. Ответственность за безопасность и охрану ВС возлагается на:

члена экипажа, принявшего ВС для выполнения полета, - до прибытия командира ВС;

представителя ИАС в период проведения технических работ;

работников подразделения авиационной безопасности - после принятия ВС под охрану.

768. В случае, если ВС не сдано под охрану работникам подразделения авиационной безопасности, эксплуатант назначает лицо, которое несет ответственность за доступ к нему посторонних лиц.

769. Безопасность и охрана ВС во время стоянки на аэродроме обеспечиваются следующими мерами:

принятием ответственности за безопасность ВС, подтвержденной подписью в бортовом журнале или журнале приема-передачи ВС на обслуживание;

передачей ВС под охрану экипажа, члены которого имеют при себе действующие свидетельства авиационного персонала ГА и задание на полет;

входные двери, грузовые и аварийные люки и форточки кабин ВС, на которых не ведутся работы по обслуживанию, запираются и опечатываются, трапы и стремянки убираются;

на ВС устанавливаются специальные противоугонные запорные средства, если таковые предусмотрены конструкцией ВС.

770. ВС, на которых выполняются авиационные работы, находящиеся на временных аэродромах и посадочных площадках, должны постоянно находиться под охраной и

ответственностью:

экипажа ВС;

авиационного техника в период технического обслуживания;

вооруженной охраны заказчика (либо сотрудников территориального Департамента охраны органов внутренних дел на основании заключенного договора заказчиком) по окончании полетов и выполнения всех видов работ по техническому обслуживанию ВС в соответствии с требованиями законодательства Республики Беларусь.

771. Если охрана ВС заказчиком не обеспечена, командир ВС обязан доложить об этом руководителю авиационной организации, в подчинении которого он находится и в дальнейшем действовать по его указанию. Одновременно с этим он обязан организовать охрану ВС до принятия решения.

772. Оставлять ВС без охраны при любых обстоятельствах категорически запрещается.

773. В целях обеспечения безопасности и охраны ВС эксплуатант обязан потребовать от заказчика:

соответствующего оборудования временного аэродрома или посадочной площадки запрещающими и предупреждающими знаками и надписями;

запрещения выпаса скота на аэродроме (посадочной площадке);

устройства канатного ограждения мест стоянок ВС и обеспечения их охранном освещением и первичными средствами пожаротушения;

выделения соответствующего персонала из лиц мужского пола, согласованного с территориальным управлением внутренних дел и способного по состоянию здоровья и возрасту для осуществления вооруженной охраны ВС;

обеспечить устойчивой телефонной или радиосвязью и выполнение противопожарных мероприятий;

очистки мест стоянок ВС от сухой травы и других легковоспламеняющихся веществ и предметов;

проведения инструктажа лиц, осуществляющих охрану ВС, в присутствии представителя заказчика и территориального управления внутренних дел.

774. Прием и передача под охрану ВС, проведение инструктажа осуществляются командиром ВС (авиационным техником) и оформляются в специальном журнале в соответствии с разработанной эксплуатантом инструкцией, регламентирующей порядок приема-передачи под охрану ВС на временных аэродромах и посадочных площадках.

775. По окончании полетов и выполнения всех видов работ по техническому обслуживанию ВС безопасность и вооруженная их охрана во время стоянки на временных аэродромах и посадочных площадках обеспечиваются следующими мерами:

передачей ВС под охрану соответствующим лицам заказчика (сотрудникам территориального Департамента охраны органов внутренних дел) и принятием ответственности за безопасность ВС, подтвержденной подписью в журнале приема-передачи ВС;

установкой специальных противоугонных и тормозных устройств;

установкой (там, где это возможно) блокировки рычага управления двигателем и отключение системы запуска двигателя;

блокировкой одной двери внутри кабины ВС (там, где это возможно);

входные двери, грузовые, аварийные люки, форточки кабин и заправочные горловины ВС запираются и опечатываются;

посадочные трапы (лестницы), стремянки, переносные лестницы, подъемные устройства убираются;

оставлением в баках минимального остатка топлива.

776. В случае отсутствия авиационного техника на временном аэродроме или посадочной площадке, а также при вылете ВС для выполнения срочного разового задания, когда охрана не определена договором с заказчиком, командир ВС обязан принять все зависящие от него меры к организации охраны ВС.

777. Проверка организации охраны ВС на временных аэродромах или посадочных площадках осуществляется командиром ВС, территориальным управлением внутренних дел и эксплуатантом ВС в присутствии представителя заказчика, а также может осуществляться специально уполномоченным органом в области ГА.

В случае невыполнения заказчиком установленных требований по охране ВС специально уполномоченный орган в области ГА и командир ВС имеют право и обязаны приостановить выполнение авиационных работ.

778. Специально уполномоченный орган в области ГА имеет право принимать решение о прекращении полетов ВС эксплуатантов независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, не соблюдающих меры авиационной безопасности.

ГЛАВА 66

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГОРЮЧИМИ И СМАЗОЧНЫМИ МАТЕРИАЛАМИ

779. Обеспечение горючими и смазочными материалами (далее - ГСМ) осуществляется в целях заправки ВС качественными авиационными ГСМ, специальными жидкостями и включает прием, хранение, подготовку и выдачу их на заправку (обработку) ВС.

780. Заправка ВС авиационными ГСМ осуществляется специально предназначенными для этого техническими средствами.

781. Пригодность авиационных ГСМ к заправке в ВС определяется наличием положительного заключения в Паспорте качества, анализе пригодности и контрольном талоне на выдаваемые для заправки ГСМ, которые предъявляются членам экипажа или представителю эксплуатанта ВС по их требованию.

Запрещается производить заправку ГСМ, не имеющих документов, подтверждающих качество и кондиционность ГСМ.

782. Заправка, дозаправка, слив топлива производятся до посадки и после высадки пассажиров. Как исключение, допускается дозаправка ВС топливом (кроме авиационного бензина) с пассажирами на борту в промежуточных аэропортах (при ограниченном времени стоянки, отдаленности места стоянки от аэровокзала в сочетании с плохими метеоусловиями и другое) с разрешения командира ВС при выполнении следующих условий:

пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности и предупреждены о том, что они не

должны включать или выключать освещение, курить, пользоваться зажигалками, спичками или иным способом создавать источник воспламенения;

табло "Пристегнуть ремни" выключено;

табло "Не курить" и световые указатели аварийных выходов включены;

у каждого из основных выходов ВС установлены трапы, двери открыты и к ним обеспечивается свободный доступ;

бортпроводники или члены экипажа заняли места у дверей, чтобы в случае необходимости руководить эвакуацией пассажиров;

поверхность стоянки под ВС и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания ВС, свободны от препятствий;

созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из ВС;

поддерживается двухсторонняя связь между наземным персоналом заправочного средства и экипажем;

подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания ВС.

783. При возникновении в ходе заправки топливом опасной ситуации (пролив, течь топлива, обнаружение запаха паров топлива внутри ВС и другое) или при нарушении условий, указанных в [пункте 782](#) настоящих Правил, дозаправка ВС с находящимися на борту пассажирами прекращается.

ГЛАВА 67

ПОИСКОВОЕ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ ВС

784. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов ВС осуществляется в целях своевременного поиска, оказания помощи пассажирам и экипажам ВС, терпящих или потерпевших бедствие, их выживания и эвакуации.

785. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов ВС организуется и осуществляется в соответствии с требованиями [Воздушного кодекса](#) Республики Беларусь, иных нормативных правовых актов соответствующих специально уполномоченных органов и местных исполнительных и распорядительных органов, на которые в установленном порядке возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

786. Для своевременного обнаружения ВС, терпящих или потерпевших бедствие, и оказания помощи пассажирам и членам их экипажей применяются единые международные сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности.

787. Экипаж ВС, терпящего или потерпевшего бедствие, должен подавать при возможности соответствующие сигналы бедствия, срочности или предупреждения об опасности с использованием средств радиосвязи на аварийных радиочастотах, установленных Регламентом радиосвязи Международного союза электросвязи, в соответствии с требованием настоящих Правил.

788. При выполнении международных полетов ВС сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности дублируются на международной радиочастоте, присвоенной (назначенной) для подачи этих сигналов.

789. Поиск и спасание пассажиров и экипажей ВС, терпящих или потерпевших бедствие,

являются безвозмездными.

790. Координацию, организацию и проведение поисковых и аварийно-спасательных работ осуществляет государственная авиационная поисково-спасательная организация.

Порядок создания и деятельности государственной авиационной поисково-спасательной организации определяется Президентом Республики Беларусь.

791. Местные исполнительные и распорядительные органы в пределах их компетенции, организации и граждане, на земельном участке которых ВС потерпело бедствие, обязаны до прибытия представителей государственной авиационной поисково-спасательной организации принять неотложные меры по спасанию граждан, оказанию им медицинской и иной помощи, охране ВС и находящихся на его борту документации, оборудования и имущества, а также по сохранению состояния места авиационного события.

792. ВС, терпящему или потерпевшему бедствие, оказывается помощь независимо от его государственной принадлежности и обстоятельств авиационного события.

793. Эвакуация ВС или его частей с места авиационного события осуществляется силами и средствами эксплуатанта этого ВС или другими организациями и гражданами за счет средств эксплуатанта ВС, если иное не установлено законодательными актами.

794. Поиск и спасание пассажиров и экипажа ВС, терпящего или потерпевшего бедствие на территории Республики Беларусь и за ее пределами, осуществляются в соответствии с актами законодательства, международными договорами Республики Беларусь. Координацию этих действий со службами поиска и спасания иностранных государств осуществляет государственная авиационная поисково-спасательная организация.

795. ВС должно быть оснащено бортовыми аварийно-спасательными средствами, перечень которых в зависимости от типа ВС и района полета определяется специально уполномоченным органом в области ГА и специально уполномоченным органом в области обороны.

796. Члены экипажа ВС обязаны пройти тренировку по программе аварийно-спасательной подготовки и оказанию помощи пассажирам при возникновении на борту ВС авиационного события в различных физико-географических и климатических условиях, а пассажиры должны быть проинструктированы экипажем ВС о действиях в таких ситуациях и правилах пользования бортовыми аварийно-спасательными средствами.

(в ред. [постановления](#) Минтранса от 29.10.2012 N 51)

ГЛАВА 68

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ С ОДНОГО АЭРОДРОМА ИЛИ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ ДВУХ И БОЛЕЕ ВС С ИСТИННОЙ СКОРОСТЬЮ ПОЛЕТА ДО 300 КМ/Ч (160 УЗЛОВ)

(введена [постановлением](#) Минтранса от 10.07.2013 N 26)

797. Настоящие требования распространяются на полеты ВС, выполняемые днем, с истинными скоростями не более 300 км/ч при метеорологических условиях согласно [приложениям 7 и 8](#).

798. На одном аэродроме (посадочной площадке) разрешаются одновременные полеты не более десяти ВС.

799. Одновременные полеты двух и более ВС с одного аэродрома или посадочной площадки организуются и производятся в соответствии с инструкцией по производству полетов.

800. На ВС должны быть установлены радиостанции, позволяющие экипажам осуществлять взаимную радиосвязь на единой частоте УКВ диапазона, которая присваивается аэродрому

(посадочной площадке).

Одновременные полеты ВС с одного аэродрома (посадочной площадки) либо в одной зоне, если хотя бы одно из них не оборудовано средствами УКВ радиосвязи, запрещаются, и в воздухе может находиться только одно ВС.

801. При выполнении одновременных полетов двух ВС один из командиров ВС назначается старшим.

При одновременных полетах трех и более ВС для организации и обеспечения полетов на аэродроме (посадочной площадке) назначается руководитель полетов (далее - РП).

802. Обязанности РП может исполнять должностное лицо из числа командно-летного состава или персонала ОрВД, имеющее допуск к предоставлению полетно-информационного обслуживания на аэродроме.

803. РП осуществляет полетно-информационное обслуживание воздушного движения на летном поле и в воздушном пространстве в пределах фактической визуальной видимости в радиусе не более 3 км от КТА.

804. РП обязан регулярно и своевременно информировать командиров ВС об их взаимном положении и принимать все меры для предотвращения опасного сближения ВС.

805. РП выделяется УКВ радиостанция для связи с экипажами.

Порядок ведения связи на аэродроме должен быть регламентирован инструкцией по производству полетов на аэродроме (посадочной площадке).

806. При выполнении одновременных полетов нескольких ВС должны быть соблюдены следующие правила:

план полетов и план авиационных работ разрабатываются одним из командиров ВС, назначенным старшим, совместно с другими командирами ВС, планирующими одновременные полеты;

при выполнении полетов экипажи должны все время находиться на связи;

каждый командир ВС обязан знать местонахождение другого ВС в районе выполнения авиационных работ;

командир ВС обязан передавать в эфир начало и окончание выполнения авиационных работ (обработки полей, полета в зоне и так далее), а также курс и высоту следования на аэродром;

на каждый день полетов должен разрабатываться порядок (схема) разводки ВС при подходе к аэродрому в соответствии с установленным кругом полетов (может устанавливаться только один круг полетов) и расположением районов авиационных работ (обрабатываемых полей, зон и так далее);

не допускается выруливание на ВПП ВС для взлета, если другое ВС находится на прямой на предпосадочном снижении;

запрещается взлет за ранее взлетевшим ВС, не перешедшим в режим набора высоты;

запрещаются взлеты и посадки ВС в направлениях, отличных от назначенного посадочного курса;

пересечение рулящим (буксируемым) ВС ВПП во время полетов выполняется только с разрешения

и по команде РП.

Приложение 1
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

СТРУКТУРА РУКОВОДСТВА ПО ПРОИЗВОДСТВУ ПОЛЕТОВ

Часть А. Общие положения.

1. Назначение и использование РПП.
2. Организационная структура и обязанности персонала, имеющего отношение к производству полетов.
3. Рабочее время и время отдыха членов экипажей ВС и бортпроводников.
4. Навигация и навигационные процедуры, включая требования к полетам в воздушном пространстве с RNP.
5. Принятие решения на вылет и выбор запасных аэродромов, процедура выполнения полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными двигателями (ETOPS), связанная с отказом двигателя.
6. Обстоятельства, при которых производится постоянное прослушивание определенных радиочастот.
7. Методы расчета минимальных высот полета.
8. Методы расчета эксплуатационных метеорологических минимумов аэродромов.
9. Процедуры заправки топливом, включая заправку с пассажирами на борту.
10. Порядок действия командира ВС, ставшего свидетелем происшествия.
11. Состав летного экипажа и порядок преемственности командования.
12. Расчет потребного на полет количества топлива, масла и специальных жидкостей.
13. Требования по обеспечению и использованию кислорода в процессе выполнения полета.
14. Контроль за массой и центровкой ВС.
15. Требования по устранению или предупреждению обледенения и контроль за выполнением этих операций.
16. Технические требования к рабочему плану полета.
17. Стандартные эксплуатационные процедуры (SOP) для каждого этапа полета.

18. Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах.

19. Правила полетов.

20. Система мер по предупреждению столкновений исправных ВС с землей (CFIT).

21. Информация и инструкции при перехвате гражданских ВС силами противовоздушной обороны.

22. Космическая и солнечная радиация (для самолетов, выполняющих полеты на высоте более 15000 м).

23. Программа предотвращения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов.

24. Информация по перевозке опасных грузов.

25. Инструкции и указания по авиационной безопасности.

26. Контрольный перечень правил специального осмотра ВС.

27. Документация на борту ВС.

Часть В. Информация по эксплуатации ВС.

1. Сертификационные и эксплуатационные ограничения.

2. Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

3. Инструкции по эксплуатации ВС со всеми работающими двигателями.

4. Данные для предполетного и полетного планирования с различными значениями тяги (мощности) и скорости.

5. Инструкции и данные по расчету массы и центровки ВС.

6. Инструкции по загрузке ВС и швартовке груза.

7. Системы ВС, органы управления и инструкции по их использованию.

8. Перечень минимального оборудования (MEL) и перечень отклонений от конфигурации (CDL) для эксплуатируемых типов ВС и разрешенных специальных полетов, включая требования по производству полетов в воздушном пространстве RNP.

9. Контрольный перечень аварийно-спасательного оборудования и инструкции по его использованию.

10. Процедуры аварийной эвакуации людей из ВС.

11. Аварийно-спасательное оборудование, включая кислородное, для различных маршрутов и процедуры проверки его нормальной работы перед взлетом.

12. Порядок действий кабинного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

13. Код визуальных сигналов "земля-воздух".

14. Индивидуальные особенности ВС.

Часть С. Маршруты и аэродромы.

1. Маршрутные справочные данные.
2. Информация для составления планов полета (RPL, FPL).
3. Географические особенности района полетов (для полетов по ПВП).
4. Климатические характеристики районов и внетрассовых маршрутов (для полетов по ПВП).
5. Информация для соблюдения всех профилей полетов.

Часть D. Подготовка авиационного персонала.

1. Общие положения.
2. Программы подготовки авиационного персонала.
3. Нестандартные процедуры.

Часть E. Организация и процедуры наземного обслуживания (обеспечение полетов).

1. Службы и организации, обеспечивающие полеты.
2. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов.
3. Метеорологическое обеспечение.
4. Инженерно-авиационное обеспечение.
5. Обеспечение воздушных перевозок.
6. Медицинское обеспечение.
7. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение.

Приложение 2
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

СТРУКТУРА РУКОВОДСТВА ПО КАЧЕСТВУ

1. Политика в области качества.
2. Описание производственной деятельности.
3. Эксплуатационные стандарты.
4. Подготовка аудиторов (инспекторов).
5. Обязанности и полномочия аудиторов (инспекторов).

6. Планирование мероприятий по аудиту.
7. Процедуры аудита качества.
8. Контроль за устранением недостатков.
9. Ведение документации.

Приложение 3
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

**АКТ
лётной проверки пилота**

Ф.И.О.		Дата:			Полетное время:	
Свидетельство: N		КВС	ВП	Тип ВС:	Зах./Пос.:	
Маршрут:					Налет (Д/Н):	
МУ/Шторка:	1.	2.	3.			
Программа:						

Этапы контроля	Оценка	Этапы контроля	Оценка
1. Проверка теоретических знаний		4.11. Неточный заход на посадку по системам ОСП; ОПРС; VOR/DME; LOC (GS out)	
2. Подготовка по программе CRM			
3. Подготовка к полету:			
3.1. Внешний вид, форма одежды		4.12. Прерванный заход на посадку	
3.2. Предполетная подготовка и брифинг		4.13. Посадка	
		5. Общие процедуры:	
3.3. Расчет взлетных данных		5.1. Осмотрительность	
4. Выполнение полета:		5.2. Фразеология и ведение радиосвязи	
4.1. Запуск двигателей			
4.2. Руление		5.3. Взаимодействие и технология работы	
4.3. Взлет			

4.4. Процедуры выхода и набор высоты		5.4. Эксплуатация оборудования и систем	
4.5. Полет по маршруту (самолетовождение)		5.5. Принятие решений	
		5.6. Использование карт (листов) контрольного осмотра и проверок	
4.6. Снижение			
4.7. Выдерживание схемы подхода		5.7. Ведение полетной документации	
4.8. Полет в зоне ожидания		6. Послеполетные процедуры:	
4.9. Визуальный заход на посадку		6.1. Выполнение послеполетных процедур	
4.10. Точный заход на посадку по системе ILS (дир.) (авт.); CAT I; CAT II; CAT III		6.2. Разбор полета	

Замечания и рекомендации: _____

Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор Ф.И.О.:	
		Должность:	
	НЕТ	Свидетельство: N	Подпись:
		Подпись проверяемого лица:	

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.
Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

АКТ
летной проверки штурмана

Ф.И.О.	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N	Маршрут	Кол-во полетов:
Тип ВС:	А/Д:	Налет:

Этапы контроля	Оценка	Этапы контроля	Оценка
1. Проверка теоретических знаний		4.9. Работа при заруливании на стоянку	
2. Подготовка по программе CRM		5. Общие процедуры:	

3. Подготовка к полету:			
3.1. Внешний вид, форма одежды		5.1. Взаимодействие в экипаже	
3.2. Предполетная подготовка и брифинг		5.2. Использование карты контрольных проверок и листа контрольного осмотра	
3.3. Расчет взлетно-посадочных характеристик		5.3. Осмотрительность и радиоосмотрительность	
3.5. Проверка навигационного оборудования		5.4. Применение эксплуатационных процедур	
		5.5. Расчет элементов полета	
3.6. Подготовка кабины к полету			
4. Нормальные процедуры:		5.6. Комплексность применения самолетовождения	
4.1. Работа до занятия исполнительного старта		5.7. Ведение полетной документации	
4.2. Работа на взлете		5.8. Эксплуатация оборудования и систем	
4.3. Выдерживание схемы выхода (SID)		5.9. Фразеология и ведение радиосвязи	
4.4. Работа по маршруту		5.10. Ведение полетной документации	
4.5. Выдерживание схемы подхода (STAR)			
4.6. Работа при точном заходе на посадку			
		6. Послеполетные процедуры:	
4.7. Работа при неточном заходе на посадку		6.1. Выполнение послеполетных процедур	
4.8. Работа при прерванном заходе на посадку			

Замечания и рекомендации: _____

Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор Ф.И.О.:	
		Должность:	
	НЕТ	Свидетельство: N	Подпись:

		Подпись проверяемого лица:
--	--	----------------------------

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось. Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

АКТ
лётной проверки инженера бортового (бортмеханика)

Ф.И.О.	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N	Б/И (Б/М)	Кол-во полетов:
Тип ВС:	А/Д:	

Этапы контроля	Оценка	Этапы контроля	Оценка
1. Проверка теоретических знаний		4.5. Работа в наборе эшелона	
2. Подготовка по программе CRM		4.6. Работа на маршруте и снижении	
3. Подготовка к полету:		4.7. Работа при прерванном заходе на посадку	
3.1. Внешний вид, форма одежды		4.8. Работа при заходе на посадку и посадке	
3.2. Предполетный осмотр самолета		4.9. Работа при заруливании на стоянку и останов двигателей	
3.3. Проверка документации		5. Общие процедуры:	
3.4. Проверка оборудования и подготовка кабины к полету		5.1. Взаимодействие в экипаже	
3.5. Расчет параметров работы двигателей		5.2. Использование карты контрольных проверок и листа контрольного осмотра	
3.6. Прием самолета			
4. Нормальные процедуры:			
4.1. Подготовка к запуску двигателей		5.3. Ведение документации	
4.2. Запуск двигателей		6. Послеполетные процедуры:	
4.3. Работа на рулении		6.1. Послеполетный осмотр	
4.4. Работа на взлете		6.2. Передача самолета	

Замечания и рекомендации: _____

Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор Ф.И.О.:	
		Должность:	
	НЕТ	Свидетельство: N	Подпись:
		Подпись проверяемого лица:	

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось. Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.
--

АКТ
летной проверки бортрадиста

Ф.И.О.	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N		Кол-во полетов:
Тип ВС:	А/Д:	

Этапы контроля	Оценка	Этапы контроля	Оценка
1. Проверка теоретических знаний		5. Общие процедуры:	
2. Подготовка по программе CRM		5.1. Взаимодействие в экипаже	
3. Подготовка к полету:		5.2. Использование карты контрольных проверок и листа контрольного осмотра	
3.1. Предполетная подготовка		5.3. Знание и практическое соблюдение правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена	
3.2. Анализ метеоинформации			
3.3. Проверка электро-, радиооборудования			
3.4. Подготовка кабины к полету		5.4. Своевременное обеспечение экипажа метеорологической информацией	
4. Нормальные процедуры:			
4.1. Работа до занятия исполнительного старта		5.5. Распределение внимания на этапах полета, радиоосмотрительность	
4.2. Работа на взлете			
4.3. Работа по маршруту			
4.4. Работа при прерванном заходе на посадку			

4.5. Работа при прерванном заходе на посадку			
4.6. Работа при заруливании на стоянку		6. Послеполетные процедуры:	
		6.1. Выполнение послеполетных процедур	

Замечания и рекомендации: _____

Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор Ф.И.О.:	
		Должность:	
	НЕТ	Свидетельство: N	Подпись:
		Подпись проверяемого лица:	

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.
Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

АКТ
летной проверки бортпроводника

Ф.И.О.	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N		Кол-во полетов:
Тип ВС:	Маршрут:	

Этапы контроля	Оценка	Этапы контроля	Оценка
1. Проверка теоретических знаний		4.2. Индивидуальное обслуживание пассажиров	
2. Подготовка по программе CRM			
3. Подготовка к полету:		4.3. Информационно-справочная работа	
3.1. Предполетная подготовка			
3.2. Проверка салонов на безопасность и на наличие посторонних предметов		4.4. Работа с особой категорией пассажиров (инвалиды, несопровождаемые дети и т.д.)	
3.3. Проверка наличия и комплектности БАСО			
3.4. Проверка буфетно-кухонного		4.5. Ведение полетной документации	

оборудования		4.6. Взаимодействие с летным экипажем	
3.5. Прием и сдача коммерческой загрузки		5. Общие процедуры:	
3.6. Проверка санитарного состояния салонов		5.1. Взаимодействие в бригаде	
3.7. Подготовка салонов к полету		5.2. Выполнение карт контрольных проверок и листов контрольного осмотра	
4. Нормальные процедуры:		6. Послеполетные процедуры:	
4.1. Обслуживание пассажиров "С" и "У" класса		6.1. Выполнение послеполетных процедур	

Замечания и рекомендации: _____

Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор Ф.И.О.:	
		Должность:	
	НЕТ	Свидетельство: N	Подпись:
		Подпись проверяемого лица:	

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.
Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

АКТ
летной проверки бортоператора

Ф.И.О.	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N		Кол-во полетов:
Тип ВС:		Циклов:

Этапы контроля	Оценка
1. Теоретические знания:	
1.1. Проверка теоретических знаний РЛЭ	

1.2. Знание правил эксплуатации авиатехники (оборудования грузовой кабины)	
2. Подготовка по программе CRM	
3. Подготовка к полету:	
3.1. Предполетная подготовка	
3.2. Подготовка грузовой кабины к погрузочно-разгрузочным работам и полету	
3.3. Выполнение погрузочно-разгрузочных работ	
3.4. Контроль наличия бортового питания экипажа	
4. Нормальные процедуры:	
4.1. Выполнение операций по контрольному листу и карте контрольных проверок	
4.2. Работа на взлете	
4.3. Работа в полете	
4.4. Работа при заходе на посадку	
5. Общие процедуры:	
5.1. Согласованность действий с членами экипажа в соответствии с требованиями технологии работы экипажа	
5.2. Использование карт контрольных проверок и листов контрольного осмотра	
5.3. Контроль документации на груз	
6. Послеполетные процедуры:	
6.1. Передача грузового оборудования грузовой кабины ВС	

Замечания и рекомендации: _____

Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор Ф.И.О.:	
		Должность:	
	НЕТ	Свидетельство: N	Подпись:
		Подпись проверяемого лица:	

Шкала оценок: С – стандарт (отлично); ПС – почти стандарт (хорошо); Н – ниже стандарта (удовлетворительно); НУ – не удовлетворительно; НВ – не выполнялось.
Примечание. Для Н и НУ даются письменные пояснения.

Приложение 4
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

**МАРШРУТНАЯ ТРЕНИРОВКА ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ВС В СИСТЕМЕ ОРГАНИЗОВАННЫХ
ТРЕКОВ**

Командир ВС	Второй пилот	Штурман	Бортрадист	Лица летного состава, осуществляющие маршрутную тренировку
Наличие маршрутной тренировки				
Нет	Нет	Да	Да	Пилот-инструктор
Да	Нет	Нет	Да	Штурман-инструктор
Да	Нет	Да	Нет	Бортрадист-инструктор

Приложение 5
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Класс	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение скорости	Требования к радиосвязи	Необходимость разрешения органа ОВД
С	По ППП	ППП относительно ППП ППП относительно ПВП	ОВД	$M < 1$ <*>	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	ПВП относительно ППП	1) ОВД при эшелонировании по ППП	$M < 1$	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
			2) Информация о движении (по запросу выдается рекомендация по предотвращению столкновения) ПВП/ППП	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3050 м (10000 футов) над средним уровнем моря		
Е	По ППП	ППП относительно ППП	ОВД и по мере возможности выдается информация о полетах по ПВП	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3050 м (10000 футов) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да

	По ПВП	Не производится	По мере возможности выдается информация о движении	Vпр < 250 узлов ниже 3050 м (10000 футов) над средним уровнем моря	Работа радиостанции на прием <*>	Да <*>
--	--------	-----------------	--	---	----------------------------------	--------

Примечание. Часть воздушного пространства Республики Беларусь, выделенная для полетов государственной авиации в районах аэродромов, пилотажных зон, полигонов и маршрутов, в период осуществления в ней полетов государственной авиации является неклассифицированным воздушным пространством.

<*> Требования к радиосвязи и необходимости диспетчерского разрешения отличаются от требований ИКАО.

Приложение 6
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

ТАБЛИЦА КРЕЙСЕРСКИХ ЭШЕЛОНОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
(в ред. постановления Минтранса от 10.07.2013 N 26)

Магнитный путевой угол от 000 до 179 градусов		Магнитный путевой угол от 180 до 359 градусов	
эшелон полета	высота полета	эшелон полета	высота полета
	метры		метры
	300		150
	600		450
	900		750
	1200		1050
50	1500		1350
70	2150	60	1850
90	2750	80	2450
110	3350	100	3050
130	3950	120	3650
150	4550	140	4250

170	5200	160	4900
190	5800	180	5500
210	6400	200	6100
230	7000	220	6700
250	7600	240	7300
270	8250	260	7900
290	8850	280	8550
310	9450	300	9150
330	10050	320	9750
350	10650	340	10350
370	11300	360	10950
390	11900	380	11600
410	12500	400	12200
450	13700	430	13100
490	14950	470	14350
530	16150	510	15550
570	17350	550	16750
610	18600	590	17950
650	19800	630	19200

Приложение 7
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

**МИНИМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА ПО ПВП
(ВСЕ КЛАССЫ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА)**

Ограничение истинной скорости	Видимость у земли	Высота нижней границы облаков	Вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков
301 - 550 км/ч	5000 м	300 м	100 м

(160 - 295 узлов)			
300 км/ч и менее (160 узлов)	2000 м	150 м	50 м

Примечания:

1. Разрешаются полеты по ПВП над облаками и на уровне облаков при расстоянии по горизонтали до них не менее 1500 м. При этом общее количество облаков не превышает двух октантов.

2. Метеоусловия, равные или превышающие значения, указанные в таблице, считаются ВМУ. Нахождение ВС в ВМУ не означает, что оно выполняет полет по ПВП.

Приложение 8
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

**МИНИМАЛЬНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ И ЗАПАСЫ ВЫСОТ НАД ПРЕПЯТСТВИЯМИ ПРИ
ПОЛЕТАХ ПО ОПВП
(ВСЕ КЛАССЫ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА)**

Вид ВС	Минимальный запас высоты над препятствием, м		Высота нижней границы облаков над наибольшим превышением рельефа местности, м		Видимость, м	
	днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
Самолет	50	250	100	300	1500	4000
Вертолет	50	250	100	300	1000	4000

Примечания:

1. Зона учета препятствий при расчете безопасной высоты полета в узловом диспетчерском районе вне диспетчерской зоны устанавливается при полете: днем - по 5 км, ночью - по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

2. При полете в диспетчерской зоне зона учета препятствий устанавливается в соответствии с критериями построения схем захода на посадку, изложенными в томе II PANS-OPS.

3. При полетах по маршрутам ОВД ширина зоны пролета препятствий: днем - по 5 км, ночью - по 25 км, в обе стороны от оси маршрута.

ВАРИАНТЫ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПО ППП

Варианты	На аэродроме пункта назначения		Продолжительность полета до аэродрома пункта назначения по расчету	Количество запасных аэродромов, полет до которых обеспечивается с ВПР/МВС аэродрома пункта назначения
	фактическая погода (ВНГО, дальность видимости на ВПП/видимость, ветер)	соотношение прогноза и установленного эксплуатационного минимума (ко времени прилета)		
1	Не ниже установленного минимума	Прогнозируемая погода ниже минимума	До 2 ч От 2 до 5 ч	1 2 или 1 <*>
2	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода не ниже минимума	1 ч и более	1
3	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода ниже минимума	Более 5 ч	2 или 1 <*>

<*> В данном случае аэродром может быть выбран запасным, если прогнозом погоды ко времени прилета предусматривается высота нижней границы облаков на 100 м и видимость на 1000 м выше установленного эксплуатационного минимума аэродрома.

ПРАВИЛА ВХОДА В ЗОНУ ОЖИДАНИЯ (ОБЫЧНОЕ ОЖИДАНИЕ)

1. Схемы, описание которых приводится в настоящем приложении, относятся к схемам полетов в стандартной зоне ожидания (с правыми разворотами).

Для схем полетов в нестандартной зоне ожидания (с левыми разворотами) соответствующие схемы располагаются симметрично по отношению к линии пути приближения зоны ожидания.

2. Для ожидания в зоне разрешается любая схема входа, не выходящая за пределы зоны.

3. Единые процедуры входа в зону ожидания устанавливаются для каждого из трех возможных секторов прибытия в соответствии с ниже указанным рисунком.

4. Допускается использование процедуры входа, установленной для соседнего сектора, если направление входа отличается от направления границы сектора не более чем на $\pm 5^\circ$.

5. Вход из сектора 1 (параллельный вход). Достигнув контрольной точки, ВС:

1) выполняет разворот влево по обратной линии пути в течение соответствующего периода времени или достижения навигационного параметра, затем

2) выполняет левый разворот на стороне ожидания для выхода на линию пути приближения или для выхода на контрольную точку и затем

3) после вторичного пролета контрольной точки ожидания ВС выполняет правый разворот для следования по схеме ожидания.

*****НА БУМАЖНОМ НОСИТЕЛЕ

Рис. Секторы входа в стандартную зону ожидания

6. Вход из сектора 2 (смещенный вход). Достигнув контрольной точки, ВС:

1) выполняет разворот 30° от обратного направления линии пути приближения на стороне ожидания, затем

2) выполняет полет от контрольной точки ожидания в течение соответствующего периода времени или до достижения навигационного параметра, затем

3) выполняет правый разворот для выхода на линию пути приближения, затем

4) после повторного выхода на контрольную точку ожидания выполняет правый разворот для следования по схеме ожидания.

7. Вход из сектора 3 (прямой вход). Достигнув контрольной точки, ВС выполняет правый разворот для следования по схеме ожидания.

8. При входе в зону ожидания по дуге DME ВС, пролетев над контрольной точкой, входит в зону ожидания в соответствии со схемой входа из сектора 1 или сектора 3, а при входе по дуге на прямую приближения - в соответствии с прямым входом из сектора 3.

9. Альтернативные схемы входа в зону ожидания с использованием угломерно-дальномерного оборудования (далее - VOR/DME), а также ожидание с помощью RNAV используют специальные процедуры входа и ожидания.

МАКСИМАЛЬНЫЕ ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ ПОЛЕТА САМОЛЕТОВ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ, КМ/Ч

Высота (эшелон) полета	Обычные условия	Условия турбулентности
До 4250 м (14000 футов) включительно	315 км/ч для ВС кат. А и В 425 км/ч для ВС кат. С и Д	315 км/ч для ВС кат. А и В, 520 км/ч <*>
Выше 4250 м (14000 футов) до 6100 м (20000 футов) включительно	445 км/ч <*>	520 км/ч или 0,8 М в зависимости от того, что меньше <*>
Выше 6100 м (20000 футов) до 10350 м (34000 футов) включительно	490 км/ч <*>	
Выше 10350 м (34000 футов)	0,83 М	

<*> Скорость 520 км/ч (0,8 М), рассчитанная из условия турбулентности, используется для полета в зоне ожидания только после предварительного получения разрешения органа ОВД.

<*> Для схем ожидания, связанных со структурой маршрутов, используется, по возможности, скорость полета, равная 520 км/ч.

МАКСИМАЛЬНЫЕ ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ ПОЛЕТА ВЕРТОЛЕТОВ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ, КМ/Ч

Высота (эшелон) полета	Скорость
До 1830 м (6000 футов) включительно	185
Выше 1800 м (6000 футов)	315

МАКСИМАЛЬНЫЕ ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ ПРИ ВЫЛЕТЕ ПО СТАНДАРТНОМУ МАРШРУТУ, КМ/Ч

Категория ВС	Скорость
А	225

B	305
C	490
D	540
E	560
H	165

Приложение 13
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ, КМ/Ч

Категория ВС	V _{at}	Диапазон скоростей для начального участка захода на посадку	Диапазон скоростей для конечного участка захода на посадку	Максимальные скорости для визуального маневрирования (полет по кругу)	Максимальные скорости при прерванном заходе на посадку	
					промежуточный участок	конечный участок
A	< 169	165 - 280	130 - 185	185	185	205
B	169 - 223	220 - 335	155 - 240	250	240	280
C	224 - 260	295 - 445	215 - 295	335	295	445
D	261 - 306	345 - 465	240 - 345	380	345	490
E	307 - 390	345 - 467	285 - 425	445	425	510
H	Не применяется	130 - 220	110 - 165	Не применяется	165	165

V_{at} - скорость пересечения порога ВПП, в 1,3 раза превышающая

скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе (не применяется к вертолетам).

Приложение 14
к Авиационным правилам

ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ СИГНАЛА И СООБЩЕНИЯ О БЕДСТВИИ

1. Передача сигнала бедствия

Радиотелефоном
"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)
"Я" - 1 раз
Позывной экипажа ВС, терпящего бедствие, - 3 раза

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия должно быть передано сообщение о бедствии.

2. Передача сообщения о бедствии

Радиотелефоном
В первую очередь
"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)
"Я" - 1 раз
Позывной экипажа ВС, терпящего бедствие, - 3 раза
Координаты места бедствия - 3 раза
Если позволяет обстановка
Курс полета
Скорость полета
Высота полета
Характер бедствия и требующаяся помощь
Решение командира ВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Время московское (UTC при международных полетах)

3. Передача сообщения, если опасность миновала

Радиотелефоном
Позывной экипажа ВС, терпящего бедствие, - 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь, - 2 раза

Слова "Опасность миновала" - 2 раза
Слово "Прием" - 1 раз

4. Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения)

Экипаж ВС, потерпевшего бедствие, должен немедленно после посадки включить автоматические аварийные радиомаяки космической системы поиска аварийных судов "КОСПАС - САРСАТ", если они не включились автоматически, в режим передачи с тональной посылкой (режим "Маяк") для обеспечения пеленгации космической системой "КОСПАС - САРСАТ". В этом режиме работать в течение 3 часов, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа ВС, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа "Комар" сразу же после приземления работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3 часов. После этого приемопередатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на три минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

5. Код визуальных сигналов "земля - воздух" для использования оставшимися в живых и для использования поисковыми партиями на земле

Значение сигнала	Сигнал
Требуется помощь	V
Требуется медицинская помощь	X
Нет или отрицательно	N
Да или положительно	Y
Двигаемся в этом направлении	<*>

Операции закончены	LLL
Мы нашли всех людей	LL --
Мы нашли только нескольких человек	<*>
Мы не в состоянии продолжать. Возвращаемся на базу	XX
Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	<*>

Получены сведения, что ВС находится в этом направлении	<*>
Ничего не обнаружили. Продолжаем поиск	NN

<*> На бумажном носителе

Примечания:

1. Сигналы должны быть длиной не менее 2,5 метра и их следует делать в максимальной степени заметными.

2. Знаки могут выкладываться с помощью полос ткани, парашютного материала, кусков дерева, камней и других подобных материалов. Нанесение сигналов на поверхности земли может производиться путем утрамбовывания почвы или путем окраски поверхности маслом, уранином и т.п.

Привлекать внимание к сигналам можно с помощью сигнальных ракет, дыма, отраженного света и радио.

3. Если сигналы, подаваемые с земли, поняты экипажем ВС, то он обязан подавать следующие сигналы:

а) при дневном свете - покачивание крыльями ВС;

б) при наступлении темноты - включение и выключение дважды посадочных фар, если ВС ими не оборудовано - включение и выключение дважды его аэронавигационных огней.

Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что сигнал, поданный с земли, не понят.

4. При выполнении поисково-спасательных работ на море могут подаваться следующие сигналы:

а) если экипажу ВС надлежит передать надводному судну просьбу направиться к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие, то экипаж ВС должен выполнить следующие маневры:

выполнить, по крайней мере, один круг над надводным судном;

пересечь на небольшой высоте курс надводного судна перед его носовой частью и выполнить покачивание крыльями или изменение шага винта;

выйти на курс, по которому должно следовать надводное судно;

б) если помощь надводного судна, для которого был предназначен сигнал, указанный в [подпункте "а"](#) настоящего примечания, больше не требуется, то экипаж ВС должен выполнить следующие маневры: пересечь линию кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и выполнить покачивание крыльями или изменение шага винта;

в) экипаж надводного судна в подтверждение приема сигнала, указанного в [подпункте "а"](#) настоящего примечания, может дать следующие сигналы:

поднять кодовый вымпел (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв Т;

изменить курс и следовать за ВС.

При невозможности выполнения переданных указаний экипаж надводного судна может:

поднять международный флаг N (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);

передать с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряд букв N.

Приложение 15
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

РАСЧЕТ БЕЗОПАСНЫХ ВЫСОТ ПОЛЕТА

1. Расчет минимальной абсолютной высоты в секторе:

$$MSA = H \text{ преп.макс.} + 300 \text{ (м)},$$

где H преп.макс. - наибольшее превышение препятствия в пределах зоны учета препятствий данного сектора (м).

2. Расчет безопасной высоты полета ниже эшелона перехода:

$$H_{\text{б ниже эш.пер.}} = H \text{ преп.макс.} + \text{МОС} - D_{Ht} \text{ (м)},$$

где МОС - значение установленного минимального запаса высоты над наибольшим превышением препятствия:

в равнинной, холмистой местности и над водным пространством:

на истинных скоростях 300 км/ч и менее - 100 м;

на истинных скоростях 301 - 550 км/ч - 200 м;

в горной местности - 300 м.

H преп.макс. - наибольшее превышение препятствия в пределах зоны учета препятствий (м). Высота искусственных препятствий в пределах установленной зоны учета препятствий учитывается в H преп.макс. при истинной скорости полета более 300 км/ч, а в горной местности - во всех случаях независимо от скорости полета;

D_{Ht} - значение методической температурной поправки высотомера, определяемой по навигационной линейке или по формуле, (м)

$$D_{Ht} = \frac{(t - 15^\circ)}{250} \cdot H \text{ испр.},$$

где H испр. = МОС + H преп.макс.;

t_0 - фактическая температура в градусах Цельсия на аэродроме

взлета или посадки (меньшая из них).

3. Расчет высоты эшелона полета:

Нб эш. $\geq$ Н преп.макс. + МОС - Dht + (760 - р прив.мин.) x 11 (м), или

Нб эш. $\geq$ Н преп.макс. + МОС - Dht + (1013,2 - р прив.мин.) x 8,25 (м),

где МОС - значение установленного минимального запаса высоты над наибольшим превышением препятствия 300 м (600 м - в горной местности);

Н преп.макс. - наибольшее превышение препятствия в пределах зоны учета препятствий (м);

Dht - методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке или по формуле, м

$$Dht = \frac{(t_0 - 15^\circ)}{250} \cdot H_{\text{испр.}},$$

где H испр. = Н преп.макс. + МОС;

t_0 - значение температуры, сообщаемой аэродромом, ближайшего

к местоположению ВС, в градусах Цельсия;

р прив.мин. - минимальное атмосферное давление, приведенное к среднему уровню моря (мм.рт.ст. или миллибар) в узловом диспетчерском районе или по маршруту ОВД.

D - греческая буква "дельта".

Приложение 16
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

ФРАЗЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ ПЕРЕХВАТЕ ВС

Фразы, используемые перехватывающим ВС

Фраза	Произношение <*>	Значение
CALL SIGN	КОЛ САИН ---	Прошу сообщить ваш позывной
FOLLOW	ФО-ЛОУ --	Следуйте за мной

DESCEND	ДИ-СЕНД -----	Снижайтесь для выполнения посадки
YOU LAND	Ю-ЛЭНД - ----	Садитесь на этот аэродром
PROCEED	ПРО-СИИД -----	Следуйте своим курсом

Фразы, используемые перехватываемым ВС

Фраза	Произношение <*>	Значение
CALL SIGN <*> (coll sing)	КОЛ САИН --- (позывной)	Мой позывной
WILCO	ВИЛ-КО ---	Вас понял, выполняю
CAN NOT	КЭН НОТ ---	Выполнить не могу
REPEAT	РИ-ПИИТ ----	Повторите ваше указание
AM LOST	ЭМ ЛОСТ -- ----	Потерял ориентировку
MAYDAY	МЕЙДЕЙ	Терплю бедствие
HIJACK <***>	ХАЙ-ДЖЕК --- ----	Захвачен
LAND...	ЛЭНД... (наименование пункта)	Требую совершить посадку (наименование пункта)
DESCEND	ДИ-СЕНД -- ----	Требую снизиться

<*> Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением.

<*> Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами ОВД и который соответствует опознавательному индексу ВС, включенному в план полета.

<***> Условия не всегда могут оказаться подходящими для произношения фразы "ХАЙ-ДЖЕК".

**ПЕРЕЧЕНЬ
ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ НАХОДИТЬСЯ НА БОРТУ ВС ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ**

1. Регистрационное удостоверение.
2. Удостоверение о годности гражданского ВС к полетам.
3. [Разрешение](#) на бортовые радиостанции.
4. Удостоверение о годности воздушного судна по шуму на местности.
5. Копия Сертификата эксплуатанта воздушного судна.
6. Копия специальных положений по эксплуатации.
7. Соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа.
8. Копии страховых полисов на членов экипажей, инженерно-технический персонал, ВС и ответственности перед третьими лицами.
9. Бортовой журнал воздушного судна.
10. Санитарный журнал воздушного судна.
11. Сборники аэронавигационной информации издания корпорации Jeppesen и (или) ЦАИ ГА Российской Федерации.
12. Аэронавигационные карты.
13. Бортовая метеорологическая документация.
14. Руководство по производству полетов или его часть, касающаяся выполнения полетов.
15. Руководство по летной эксплуатации ВС.
16. Перечень минимального оборудования (MEL).
17. Программа авиационной безопасности.
18. Карта контрольных проверок.
19. Задание на полет.
20. Рабочий план полета.
21. Центровочный график.
22. Справка о наработке ВС и двигателей.
23. Тарировочные данные бортовых самописцев.
24. Справочные данные для расчета центровки.

На воздушных судах, выполняющих транспортные и международные полеты, дополнительно должны находиться:

25. Сводная загрузочная ведомость.

26. Генеральная декларация.

27. Пассажирский манифест.

28. Грузовой манифест и подробные декларации на груз.

29. Форма отчета об инциденте при воздушном движении ИКАО.

30. Бланк технического акта (на русском и английском языках).

31. Номер ноты (разрешения) страны, на территории которой выполняется полет (при выполнении чартерного рейса).

32. Копия представленного плана полета (FPL).

Примечание. При выполнении полета каждый член экипажа должен иметь при себе кроме свидетельства авиационного персонала медицинский сертификат и сертификат члена экипажа.

Приложение 18
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

**КЛАССИФИКАЦИЯ И КАТЕГОРИЗАЦИЯ ИКАО ВС В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СЕРТИФИЦИРОВАННОЙ
ВЗЛЕТНОЙ МАССЫ**

Класс	Сертифицированная взлетная масса, кг	
	самолеты	вертолеты
1	75000 и более	10000 и более
2	От 30000 до 75000	От 5000 до 10000
3	От 10000 до 30000	От 2000 до 5000
4	До 10000	До 2000

Категория	Сертифицированная взлетная масса, кг	
	самолеты	вертолеты
Большие (тяжелые)	Свыше 5700	Свыше 3200

Легкие	От 750 до 5700	От 750 до 3200
Сверхлегкие	До 750	До 750

Приложение 19
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

КЛАССИФИКАЦИЯ ВС ПО КАТЕГОРИЯМ ИКАО

Категория	Диапазон классификационных скоростей, км/ч
A	Менее 169
B	169 - 223
C	224 - 260
D	261 - 306
E	307 - 390

Приложение 20
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДОПОЛНИТЕЛЬНОМУ КИСЛОРОДУ ДЛЯ САМОЛЕТОВ С ГЕРМЕТИЗИРОВАННОЙ КАБИНОЙ ВО ВРЕМЯ И ПОСЛЕ АВАРИЙНОГО СНИЖЕНИЯ

Требования к кислородному обеспечению устанавливаются с учетом давления в кабине и профиля снижения применительно к рассматриваемым маршрутам в соответствии с приведенной ниже таблицей.

Требования к кислородному обеспечению

Расчетные условия для кислородного питания	Продолжительность кислородного питания и давление в кабине
1. Всех членов летного экипажа на рабочих местах	В течение всего полета при высоте в кабине более 4000 м (13000 футов) и постоянно в течение любого периода, превышающего первые 30 минут, при высоте в кабине менее 4000 м (13000 футов),

	но более 3000 м (10000 футов), однако в любом случае не менее: 30 минут для самолетов, сертифицированных для полетов на высотах не более 7600 м (25000 футов) <*> 2 часов для самолетов, сертифицированных для полетов на высотах более 7600 м (25000 футов) <***>
2. Всех членов обязательного состава кабинного экипажа	В течение всего полета при высоте в кабине более 4000 м (13000 футов), но не менее 30 минут <*> и постоянно в течение любого периода, превышающего первые 30 минут, при высоте в кабине менее 4000 м (13000 футов), но более 3000 м (10000 футов)
3. 100% пассажиров <****>	В течение 10 минут или всего полета (берется большее значение) при высоте в кабине более 4500 м (15000 футов) <***>
4. 30% пассажиров <****>	В течение всего полета при высоте в кабине более 4200 м (14000 футов), но менее 4500 м (15000 футов)
5. 10% пассажиров <****>	Постоянно в течение любого периода, превышающего первые 30 минут, при высоте в кабине менее 4200 м (14000 футов), но более 3000 м (10000 футов)

<*> Потребное количество кислорода должно обеспечивать минимальное кислородное питание в течение 10 минут при постоянной скорости снижения с максимальной сертифицированной высоты полета до 3000 м (10000 футов) и последующий полет на этой высоте в течение 20 минут.

<***> Потребное количество кислорода должно обеспечивать минимальное кислородное питание в течение 10 минут при постоянной скорости снижения с максимальной сертифицированной высоты полета до 3000 м (10000 футов) и последующий полет на этой высоте в течение 110 минут. Запас кислорода может быть учтен в данном расчете.

<***> Потребное количество кислорода должно обеспечивать минимальное кислородное питание при постоянной скорости снижения с максимальной сертифицированной высоты полета до 4500 м (15000 футов).

<****> В данной таблице под пассажирами понимается фактическое число пассажиров на борту ВС с учетом детей.

Приложение 21
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КИСЛОРОД ДЛЯ САМОЛЕТОВ С НЕГЕРМЕТИЗИРОВАННОЙ КАБИНОЙ

Требования к кислородному обеспечению

Расчетные условия для кислородного питания	Продолжительность кислородного питания и давление в кабине
1. Всех членов летного экипажа на рабочих местах	В течение всего полета при высоте в кабине более 3000 м (10000 футов)
2. Всех членов обязательного состава кабинного экипажа	В течение всего полета при высоте в кабине более 4000 м (13000 футов) и постоянно в течение любого периода, превышающего первые 30 минут, при высоте в кабине менее 4000 м (13000 футов), но более 3000 м (10000 футов)
3. 100% пассажиров <*>	В течение всего полета при высоте в кабине более 4000 м (13000 футов)
4. 10% пассажиров <*>	Постоянно в течение любого периода, превышающего первые 30 минут, при высоте в кабине менее 4000 м (13000 футов), но более 3000 м (10000 футов)

<*> В данной таблице под пассажирами понимается фактическое число пассажиров на борту с учетом детей старше 2 лет.

Приложение 22
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ КОМНАТ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ ЭКИПАЖЕЙ

В комнате предполетной подготовки экипажей должно находиться необходимое оборудование и информация для обеспечения экипажей ВС, проходящих предварительную и предполетную подготовку:

контрольные часы (время местное и UTC);

компьютерное оборудование, обеспечивающее возможность выполнения автоматизированных расчетов полета;

бюллетени предполетной информации (NOTAM);

информация об изменениях сегментов воздушных трасс и маршрутов полетов, запретах и ограничениях;

уведомления для экипажей ВС;

метеорологическая информация: прогностическая карта особых явлений погоды, прогностические карты стандартных изобарических поверхностей, сводки TAF, SIGMET, прогнозируемые значения ветра и температуры на стандартных уровнях по маршрутам (при

возможности);

перечень минимального оборудования (MEL) для эксплуатируемых в авиационной организации типов ВС;

бланки планов полета (FPL), генеральных деклараций, центровочных графиков;

альбом с рабочими планами полета, рассчитанными по статистическим данным (при возможности);

альбом с копиями повторяющихся планов полета (RPL) авиационной организации на текущий период;

альбом с центровочными и весовыми данными ВС, эксплуатируемых в авиационной организации;

оперативная информация, касающаяся вылетающих экипажей и направленная на обеспечение безопасного выполнения полетов;

копии суточного плана выполнения рейсов в аэропорту базирования.

Приложение 23
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА ФУТОВ В МЕТРЫ
(ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ВЫСОТАХ НИЖЕ НИЖНЕГО ЭШЕЛОНА ПО АБСОЛЮТНОМУ
ДАВЛЕНИЮ, ПРИВЕДЕННОМУ К СРЕДНЕМУ УРОВНЮ МОРЯ)
(введена постановлением Минтранса от 10.07.2013 N 26)

Футы	Метры
50	15
100	30
150	50
200	60
200	85
300	90
350	105
400	120
500	150

600	185
700	215
800	245
900	275
1000	300
1500	450
2000	600
2500	750
3000	900
3500	1050
4000	1200
4500	1350
5000	1500
5500	1650
6000	1850

Приложение 24
к Авиационным правилам
организации и выполнения
полетов в гражданской авиации
Республики Беларусь

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА МЕТРОВ В ФУТЫ
(ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ВЫСОТАХ НИЖЕ НИЖНЕГО ЭШЕЛОНА ПО АБСОЛЮТНОМУ
ДАВЛЕНИЮ, ПРИВЕДЕННОМУ К СРЕДНЕМУ УРОВНЮ МОРЯ)
(введена постановлением Минтранса от 10.07.2013 N 26)

Метры	Футы
10	33
20	66
30	100
40	130
50	150

60	200
70	230
80	260
90	295
100	330
125	410
150	500
175	575
200	655
250	820
300	1000
350	1150
400	1310
450	1500
500	1640
600	2000
700	2300
800	2625
900	3000
1000	3280
1100	3610
1200	4000
1300	4260
1400	4590
1500	5000
1600	5250
1700	5580
1850	6000

**СООТНОШЕНИЕ МЕЖДУ ИЗМЕРЕННЫМИ ЗНАЧЕНИЯМИ КОЭФФИЦИЕНТА СЦЕПЛЕНИЯ,
НОРМАТИВНЫМИ ЗНАЧЕНИЯМИ И ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ ТОРМОЖЕНИЯ**
(введено постановлением Минтранса от 04.03.2015 N 6)

Измеренный коэффициент сцепления (АТТ-2, SFT)	Нормативный коэффициент сцепления, применяемый в РЛЭ ВС производства СССР и стран СНГ	Эффективность торможения		
		код	описательная характеристика	эксплуатационная характеристика
0,40 и выше	0,42 и выше	5	хорошее	Можно предполагать, что воздушное судно произведет посадку без особых трудностей путевого управления
0,39 - 0,36	0,41 - 0,40	4	среднее/хорошее	
0,35 - 0,30	0,39 - 0,37	3	среднее	Возможно ухудшение путевого управления
0,29 - 0,26	0,36 - 0,35	2	среднее/плохое	
0,25 - 0,17	0,34 - 0,30	1	плохое	Путевое управление будет плохим
0,16 и ниже	0,29 и ниже	1	ненадежное	Путевое управление не контролируется