

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ
БЕЛАРУСЬ**
4 октября 2024 г. N 96

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЮ
ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

На основании части четвертой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь
Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Авиационные правила по организации и выполнению полетов гражданских воздушных судов (прилагаются).

2. Признать утратившими силу:

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 19 сентября 2006 г. N 37 "Об утверждении Авиационных правил организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь";

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29 октября 2012 г. N 51 "О внесении изменения в Авиационные правила организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь";

пункт 1 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 10 июля 2013 г. N 26 "О внесении изменений и дополнений в некоторые авиационные правила";

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 11 октября 2013 г. N 40 "О внесении изменений в Авиационные правила организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь";

пункт 3 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 4 марта 2015 г. N 6 "Об утверждении авиационных правил и внесении изменений и дополнений в некоторые постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь";

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 августа 2016 г. N 31-п "О внесении дополнений в Авиационные правила организации и выполнения полетов в гражданской авиации Республики Беларусь";

пункт 3 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 августа 2017 г. N 29 "Об утверждении авиационных правил "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам" и внесении дополнений и изменений в некоторые постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь";

подпункт 1.1 пункта 1 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 апреля 2019 г. N 19 "Об изменении постановлений Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь по вопросам организации воздушного движения".

3. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Заместитель Министра

С.С.Дубина

СОГЛАСОВАНО
Министерство иностранных дел
Республики Беларусь

Министерство по чрезвычайным
ситуациям Республики Беларусь

Министерство здравоохранения
Республики Беларусь

Министерство природных ресурсов
и охраны окружающей среды
Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
04.10.2024 N 96

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ**

**РАЗДЕЛ I
ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

**ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящие Авиационные правила разработаны в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Приложения 2 и Приложения 6 к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанный 7 декабря 1944 г. в г. Чикаго.

2. Настоящие Авиационные правила устанавливают требования и порядок организации, выполнения и обеспечения полетов гражданских воздушных судов Республики Беларусь и суперлегких воздушных судов.

3. Действие настоящих Авиационных правил распространяется на:

гражданские воздушные суда и суперлегкие воздушные суда, выполняющие полеты в соответствии с Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2006 г. N 1471;

гражданские воздушные суда Республики Беларусь при нахождении за пределами Республики Беларусь, если их положения не противоречат законодательству страны пребывания или международным договорам Республики Беларусь.

Требования настоящих Авиационных правил обязательны для исполнения физическими и юридическими лицами, независимо от организационно-правовых форм, эксплуатирующими гражданские воздушные суда и суперлегкие воздушные суда, а также обеспечивающими полеты гражданских воздушных судов Республики Беларусь.

4. В настоящих Авиационных правилах применяются термины и их определения в значениях, установленных Воздушным кодексом Республики Беларусь, Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения:

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

воздушная навигация - методы и средства формирования пространственно-временной траектории полета воздушного судна;

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

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

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

дальность видимости на взлетно-посадочной полосе - расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии взлетно-посадочной полосы, может видеть маркировочные знаки на поверхности взлетно-посадочной полосы или огни, ограничивающие взлетно-посадочную полосу или обозначающие ее осевую линию;

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

инспекторский состав - авиационный персонал авиационной организации, отвечающий за обеспечение безопасности полетов и систему управления безопасностью полетов в авиационной организации;

кабинный экипаж - лица авиационного персонала из числа экипажа воздушного судна, имеющие свидетельства бортпроводника или бортоператора и выполняющие на борту воздушного судна обязанности, определенные эксплуатантом воздушного судна;

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;

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

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 воздушного судна 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 воздушном судне конкретного типа;

летная эксплуатация воздушного судна - эксплуатация воздушного судна, его систем и оборудования, осуществляемая экипажем в соответствии с руководством по летной эксплуатации, руководством по производству полетов и технологией работы членов экипажа конкретного типа воздушного судна;

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

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 воздушного судна, а для авиации общего назначения - владельцем воздушного судна, возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени;

место ожидания у взлетно-посадочной полосы - определенное место, предназначенное для защиты взлетно-посадочной полосы, поверхности ограничения препятствий или критической (чувствительной) зоны радиомаячной системы, в котором рулящие воздушное судно и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта;

метод назначения скорости по числу Маха (далее - метод числа M) - выполнение полета с числом M, назначенным органом обслуживания воздушного движения для обеспечения установленных интервалов продольного эшелонирования между воздушными судами для оптимального использования воздушного пространства на

протяженных участках маршрутов обслуживания воздушного движения;

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

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 средство - специальное техническое устройство, используемое для целей аэронавигации;

наземная подготовка летного состава - процесс формирования и совершенствования летным составом на земле знаний, умений, навыков и профессиональных качеств, необходимых для выполнения функциональных обязанностей;

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

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;

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

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

полет увеличенной дальности самолета с двумя газотурбинными силовыми установками - любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками по маршрутам обслуживания воздушного движения, 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;

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

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

полетная документация - документация с информацией, используемой для подготовки и выполнения полетов и соответствующей выполняемой операции;

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;

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

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

рекомендация по предотвращению столкновения - предоставляемая органом обслуживания воздушного движения рекомендация относительно маневров воздушного

судна в целях оказания помощи экипажу в предотвращении столкновения;

рельеф местности - естественная поверхность земли с учетом искусственных препятствий;

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

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

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

стандартные эксплуатационные процедуры - процедуры выполнения правил производства полетов и эксплуатации воздушного судна, разрабатываемые эксплуатантом воздушного судна и изложенные в руководстве по производству полетов;

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

типовoy перечень минимального оборудования - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушного судна, утверждаемый государством разработчика и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствует началу полета. В типовом перечне минимального оборудования могут оговариваться особые условия эксплуатации, ограничения или правила;

точность полета - степень приближения фактической траектории полета воздушного судна к заданной;

тренировочный полет - полет, выполняемый летным составом в целях закрепления приобретенных навыков и дальнейшего их совершенствования;

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

эксплуатационные процедуры - общий термин, обозначающий процедуры выполнения правил производства полетов и эксплуатации воздушного судна.

5. Для целей настоящих Авиационных правил используются следующие сокращения (если не установлено иное):

АМСГ - авиационная метеорологическая станция (гражданская);

АОН - авиация общего назначения;

АХР - авиационно-химические работы;

БРЛС - бортовая радиолокационная станция;

БСПС - бортовая система предупреждения о столкновении;

ВЛЭК - врачебно-летная экспертная комиссия;

ВЛП - весенне-летний период;

ВМУ - визуальные метеорологические условия;

ВНГО - высота нижней границы облаков;

ВОРЛ - вторичный радиолокатор;

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

ВПР - высота принятия решения;

ВС - воздушное судно;

ДПРМ - дальний приводной радиомаркер;

ИАС - инженерно-авиационная служба;

ИКАО - Международная организация гражданской авиации;

ИТП - инженерно-технический персонал;

КВ - короткие волны;

ЛЗП - линия заданного пути;

ЛЭП - линия электропередачи;

МВС - минимальная высота снижения;

МПУ - магнитный путевой угол;

ОВД - обслуживание воздушного движения;
ОВЧ - очень высокая частота;
ОЗП - осенне-зимний период;
ОМПУ - ортодромический магнитный путевой угол;
ОПВП - особые правила визуальных полетов;
ОПУ - ортодромический путевой угол;
ОрВД - организация воздушного движения;
ПВП - правила визуальных полетов;
ПМУ - приборные метеорологические условия;
ППП - правила полетов по приборам;
РД - рулежная дорожка;
РДЦ - районный диспетчерский центр;
РЛЭ - руководство по летной эксплуатации ВС;
РП - руководитель полетов;
РПП - руководство по производству полетов;
РТС - радиотехническая станция;
СВ - средние волны;
СЛА - сверхлегкий летательный аппарат;
СОТ - система организованных треков;
УВД - управление воздушным движением;
УКВ - ультракороткие волны;
ЦАИ - центр аэронавигационной информации;
ЦЕС ОрВД - центр Единой системы организации воздушного движения;
ADS-B (ADS-C) - автоматическое зависимое наблюдение;
AIP - сборник аэронавигационной информации;
ATIS - служба автоматической передачи информации в районе аэропорта;
CDL - перечень отклонений от конфигурации;
CRM - управление ресурсами экипажа;
DME - дальнометрическое оборудование;
ELT - аварийный приводной передатчик;
ETOPS - полет увеличенной дальности самолета с двумя газотурбинными двигателями;
FPL - план полета;
IAF - контрольная точка начального участка захода на посадку;
MEL - перечень минимального оборудования;
NDB - приводная радиостанция;
NOTAM - извещение об изменениях в документах аэронавигационной информации, содержащее важную информацию для экипажей ВС при выполнении полета;
QFE - атмосферное давление на уровне порога ВПП;
QNE - давление атмосферное стандартное;
RNAV - зональная навигация;
RVR - дальность видимости на взлетно-посадочной полосе;
RVSM - сокращенный минимум вертикального эшелонирования;
SID - стандартный маршрут вылета;
STAR - стандартный маршрут прибытия;
UTC - всемирное координированное время;
VOR - радиомаяк азимутальный;
WPT - точка на маршруте полета.

6. Летная эксплуатация воздушных судов осуществляется в соответствии с РЛЭ данного типа ВС, которое является частью РПП.

7. Авиационная организация разрабатывает РПП по структуре согласно приложению 1 и утверждает его в специально уполномоченном органе гражданской авиации (далее - специально уполномоченный орган).

ГЛАВА 2 ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА

8. 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.

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

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

11. Летный экипаж, как правило, состоит из граждан Республики Беларусь. Включение в летный экипаж иностранных граждан и лиц без гражданства, имеющих соответствующую специальность, подтверждаемую признаваемым в Республике Беларусь свидетельством авиационного персонала, годных по медицинскому заключению к летной работе, осуществляется решением специально уполномоченного органа.

12. Авиационный персонал в соответствии с занимаемыми ими должностями и выполняемыми функциональными обязанностями подразделяется на командно-летный, инспекторский, летно-инструкторский и летный состав.

13. Медицинское освидетельствование членов экипажа ВС, определение состояния их здоровья осуществляется в порядке, определяемом авиационными правилами, регулирующими медицинское обеспечение полетов гражданских ВС.

14. Каждый член экипажа ВС обладает знаниями, умением и навыками, соответствующими его квалификации на таком уровне, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета.

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

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

17. Полет не начинается пока экипаж ВС не убедится, что:

ВС подготовлено к полету;

ELT, 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 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.

18. Командир ВС подчиняется командиру своего авиационного подразделения, командиру летного отряда, а в аэропортах вне базы в специальном отношении - представителю авиационной организации или лицу его заменяющему.

Командиру ВС для выполнения возложенных на него обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов необходимо:

владеть техникой пилотирования и воздушной навигацией 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 ВС на земле и в полете в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил;

соблюдать время отдыха и контролировать соблюдение режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажа ВС 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, изложенными в главе 22 настоящих Авиационных правил;

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

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

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 раздела III настоящих Авиационных правил;

эксплуатировать ВС в соответствии с РЛЭ;

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

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

проявлять заботу о пассажирах, принимать меры по обеспечению их безопасности, сохранности ВС и находящегося на его борту багажа, груза, почтовых отправлений, 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 зарулевания на стоянку, принять доклады от членов экипажа ВС о результатах послеполетного осмотра, проверить правильность записей в бортовом журнале ВС о работе и состоянии авиационной техники;

проводить разбор полета (полетов) с членами экипажа ВС.

Командир ВС при выполнении возложенных на него обязанностей:

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

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

принимает 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;

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

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

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

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

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

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

окончательно определяет с учетом метеорологической и аeronавигационной обстановки необходимое количество топлива для заправки ВС;

отступает от плана полета, изменяет 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;

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

принимает решение о проведении досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, а также груза и почтовых отправлений, перевозимых на ВС, бортовых запасов ВС в случае отсутствия подразделения авиационной безопасности;

принимает решение о прекращении полета и возвращении в пункт вылета, направлении на запасной аэродром (вертодром) или о вынужденной посадке вне аэродрома (вертодрома), когда продолжение полета небезопасно по условиям полета, состоянию здоровья членов экипажа ВС и пассажиров, состоянию авиационной техники или иным причинам, оказывающим влияние на безопасное выполнение полета;

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

осуществляет в полете, при необходимости, досмотр ручной клади и багажа пассажиров, а также и личный досмотр пассажиров в порядке, установленном законодательством;

производит, при необходимости, в аэропортах вылета, промежуточном, назначения контрольное взвешивание загрузки ВС;

выполняет маневр прерванного захода на посадку (уход на второй круг) исходя из условий и (или) обстоятельств, побудивших принять такое решение. Маневр прерванного захода на посадку начинает при достижении минимально допустимых высот, определенных РЛЭ ВС, а в случае угрозы безопасности - независимо от высоты;

отказывается от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за обеспечение безопасности полета;

является доверенным лицом эксплуатанта ВС, заключает от его имени соглашения в интересах выполнения задания на полет, обеспечения безопасности полета ВС, жизни и (или) здоровья пассажиров, а также сохранности ВС.

Командир ВС при выполнении возложенных на него обязанностей обеспечивает:

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

подготовку членов экипажа ВС 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 воздушной навигации;

соблюдение дисциплины членами экипажа ВС;

соблюдение требований к продолжительности времени отдыха членов экипажа ВС при работе в отрыве от базового аэродрома;

принятие решений, связанных с организацией и выполнением полета;

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.

19. Второй пилот подчиняется командиру ВС.

Второму пилоту для выполнения возложенных на него обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов необходимо:

владеть техникой пилотирования и воздушной навигации 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;

роверять перед вылетом закрытие аварийных и грузовых люков, заправочных горловин, закрывать двери фюзеляжа на ВС, где это определено, как обязанность, второго пилота;

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 отправлений, 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 зарулевания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания.

Второй пилот при выполнении возложенных на него обязанностей:

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

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

требует от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей приборного и навигационного оборудования ВС;

отказывается от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за обеспечение безопасности полета.

Второй пилот при выполнении возложенных на него обязанностей обеспечивает:

выполнение требований настоящих Авиационных 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 ВС);

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.

20. Штурман подчиняется командиру ВС.

Штурману для выполнения возложенных на него обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов необходимо:

знать приборное и навигационное оборудование ВС, методы применения навигационных средств и обеспечивать воздушную навигацию 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 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 зарулевания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания.

Штурман при выполнении возложенных на него обязанностей:
требует от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей приборного и навигационного оборудования ВС;
отказывается от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за обеспечение безопасности полета.
Штурман при выполнении возложенных на него обязанностей обеспечивает:
выполнение требований настоящих Авиационных 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 АИР по маршрутам ОВД, необходимых для выполнения полета (полетов);
соблюдение правил использования воздушного пространства и точность воздушной навигации.

21. Инженер бортовой, бортмеханик подчиняется командиру ВС.
Инженеру бортовому, бортмеханику для выполнения возложенных на него обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов необходимо:
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;
роверять 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 отправлений, специального оборудования и полетной документации;
осмотреть в соответствии с РЛЭ ВС после посадки и зарулевания 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.
Инженер бортовой, бортмеханик при выполнении возложенных на него обязанностей:

требует от специалистов ИАС устранения обнаруженных неисправностей; отказывается от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за обеспечение безопасности полета.

Инженер бортовой, бортмеханик при выполнении возложенных на него обязанностей обеспечивает:

выполнение требований настоящих Авиационных 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, специальных жидкостей и газов;

своевременную информацию командиру ВС о неисправностях авиационной техники.

22. Бортрадист подчиняется командиру ВС.

Бортрадисту для выполнения возложенных на него обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов необходимо:

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 отправлений, специального оборудования и полетной документации;

осмотреть ВС в соответствии с РЛЭ после посадки и заруливания на стоянку и доложить командиру ВС свои замечания.

Бортрадист при выполнении возложенных на него обязанностей:

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

отказывается от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за обеспечение безопасности полета.

Бортрадист при выполнении возложенных на него обязанностей обеспечивает:

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

надежность работы бортовых радиосредств в полете и поддержание устойчивой двусторонней радиосвязи;

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

23. Бортпроводник подчиняется командиру ВС.

Бортпроводнику для выполнения возложенных на него обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов необходимо:

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 отправлений 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 командира ВС меры по обеспечению их безопасности;
долженность по окончании полета командиру ВС свои замечания и получить оценку своей работы.

Бортпроводник при выполнении возложенных на него обязанностей:
требует от работников наземных служб устранения обнаруженных недостатков;
требует от пассажиров, находящихся на борту ВС, соблюдения правил поведения;
отказывается от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за обеспечение безопасности полета.

Бортпроводник при выполнении возложенных на него обязанностей обеспечивает:
выполнение требований настоящих Авиационных 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 отправлений на борту ВС количеству, указанному в перевозочных документах.

24. Бортоператор подчиняется командиру ВС.

Бортоператору для выполнения возложенных на него обязанностей и обеспечения высокого уровня безопасности полетов необходимо:

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;

долженность по окончании полета командиру ВС свои замечания и получить оценку своей работы.

Бортоператор при выполнении возложенных на него обязанностей:
требует от специалистов ИАС устранения неисправностей оборудования грузовой кабины (багажных отсеков) ВС;
требует от работников службы организации воздушных перевозок размещения и крепления груза в соответствии с центровочным графиком, устранения нарушений в упаковке груза;

отказывается от выполнения полета, если, по его мнению, имеются аргументированные основания опасаться за обеспечение безопасности полета.

Бортоператор при выполнении возложенных на него обязанностей обеспечивает:
выполнение требований настоящих Авиационных 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.

25. Летчики-наблюдатели, бортоператоры, назначаемые в состав экипажа ВС для

выполнения авиационных работ, другие специалисты, включенные в состав экипажа ВС, подчиняются командиру ВС и выполняют свои обязанности в соответствии с должностными инструкциями.

РАЗДЕЛ II **ОРГАНИЗАЦИЯ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ**

ГЛАВА 3 **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

26. Обеспечение летной деятельности и безопасности полетов осуществляется летная служба авиационной организации.

В состав летной службы авиационной организации включаются:
командно-летный состав;
летно-инструкторский состав;
подразделения авиационной организации, осуществляющие летную эксплуатацию ВС.

Летная служба осуществляет комплекс мероприятий и процедуры по организации летной работы, управление летными подразделениями и экипажами ВС, организацию, планирование и выполнение полетов. Структура летной службы, распределение функций и ответственности между подразделениями и работниками летной службы, полномочия и механизмы координации и контроля определяются авиационной организацией. Руководитель летной службы обеспечивает деятельность летной службы.

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

27. 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 ВС;
предполетную подготовку экипажа ВС;
полеты с проверяющим в составе экипажа ВС;
разбор полетов;
подготовку по управлению ресурсами членов экипажей ВС;
подготовку к перевозке опасных грузов;
подготовку к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики, включая полеты в системе организованных треков;
контроль и анализ летной работы;
летно-методическую работу.

ГЛАВА 4 **ПЛАНИРОВАНИЕ ЛЕТНОЙ РАБОТЫ**

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

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

30. 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.

31. При составлении планов летной работы необходимо руководствоваться:
задачами, стоящими перед авиационной организацией;
требованиями настоящих Авиационных правил;
анализом организации летной работы и состояния безопасности полетов;
требованиями приказов, распоряжений и рекомендаций специально уполномоченного органа и авиационной организации.

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

план основных мероприятий на год;
план-график подготовки и проверки командно-летнего, инспекторского и летно-инструкторского состава на год;
план работы летной службы на месяц.

33. Проект плана основных мероприятий летной службы на год перед утверждением руководителем авиационной организации рассматривается на летно-методическом совете и предусматривает организацию и проведение:

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

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

методических совещаний командно-летнего, 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.

34. План-график подготовки и проверки командно-летнего, инспекторского и летно-инструкторского состава оформляется в соответствии с нормативными правовыми актами в области гражданской авиации и учитывает сведения на:

руководителя летной службы авиационной организации;

заместителей руководителя летной службы авиационной организации;

инспекторский состав авиационной организации;

командиров летных подразделений;

летно-инструкторский состав летной службы.

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

36. Контроль выполнения планов осуществляют руководитель летной службы или лицо, им назначенное.

37. 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;

график работы членов экипажа ВС на месяц.

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

39. План-график подготовки и проверки летного состава на год учитывает сведения на командиров ВС и членов экипажей ВС.

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

на год и текущих мероприятий.

41. График работы членов экипажа ВС на месяц разрабатывается и ведется в соответствии с Положением о рабочем времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов в авиационных организациях воздушного транспорта, утвержденным постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 29 декабря 2022 г. N 110.

42. Контроль выполнения планов осуществляют командир летного подразделения или лицо, им назначенное.

ГЛАВА 5 **ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА В АВИАЦИОННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ**

43. Профессиональная подготовка летного состава проводится для допуска к самостоятельной работе, поддержания и совершенствования квалификации по специальности и включает:

подготовку в летных подразделениях;

периодическую подготовку;

тренажерную подготовку;

сезонную подготовку;

изучение и освоение порядка эксплуатации типа или модели ВС.

44. 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 поддерживания его профессиональной подготовленности. При проведении подготовки летного состава в летных подразделениях необходимо руководствоваться следующим:

44.1. для подготовки членов экипажей ВС авиационная организация разрабатывает программы подготовки к самостоятельной работе, которые излагаются в РПП;

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

44.3. подготовка летного состава к самостоятельной работе проводится по программам:

ввода в строй после окончания учреждения образования гражданской авиации, изучения и освоения порядка эксплуатации типа (другого типа) ВС;

подготовки к выполнению нового вида авиационных работ;

подготовки к полетам в соответствующих метеорологических условиях и времени суток;

подготовки к полетам, выполняемым в соответствии со специальными разрешениями;

44.4. учет прохождения программ ведется в задании на тренировку;

44.5. ввод в строй командиров ВС и членов экипажа ВС осуществляется инструктором или инструктором-экзаменатором;

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

44.7. организация подготовки летного состава к самостоятельной работе при всех видах подготовки возлагается:

на командира летнего подразделения - в государственных авиационных организациях;

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

44.8. поддержание уровня профессиональной подготовленности включает теоретическую подготовку, практические занятия на авиационной технике и летную подготовку на ВС. Для поддержания уровня профессиональной подготовленности летного состава необходимо руководствоваться следующим:

44.8.1. теоретическая подготовка проводится решением руководителя летной

службы авиационной организации для изучения с летным составом поступивших изменений и дополнений в РЛЭ, доработок в конструкцию ВС и их систем;

44.8.2. 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. Процедура по использованию компьютерных систем и применимые компьютерные программы указываются в РПП;

44.8.3. 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 и пройти собеседование с лицом, выдавшим задание. После проведения контроля знаний делается отметка в журнале учета профессиональной подготовки лицом, проводившим контроль;

44.8.4. тематика теоретической подготовки согласовывается с ИАС;

44.8.5. специалисты, проводящие занятия с летным составом, перед началом занятий представляют учебный материал (конспекты, планы занятий) на утверждение руководителю летной службы авиационной организации. После проведения занятий учебные материалы остаются в летно-методическом классе авиационной организации;

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

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

44.8.8. практические занятия на авиационной технике проводятся:

для подготовки по планам и программам профессиональной подготовки;

для подготовки и проверки по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию.

Учет прохождения занятий ведется в журнале учета профессиональной подготовки;

44.8.9. руководящий состав ИАС обеспечивает проведение практических занятий.

45. Периодическая подготовка летного состава проводится авиационной организацией в целях совершенствования профессиональных знаний и практических навыков, а также в целях повышения уровня знаний и умений в организации летной и летно-методической работы командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава. При проведении периодической подготовки летного состава необходимо руководствоваться следующим:

45.1. периодическая подготовка проводится:

по специальности;

по английскому языку (для выполняющих международные полеты);

по авиационной безопасности;

по перевозке опасных грузов;

по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию;

по CRM.

Прохождение периодической подготовки летно-инструкторского состава осуществляется в порядке, определенном авиационными правилами, регулирующими порядок осуществления сертификации уровня компетентности авиационного персонала гражданской авиации и выдачи свидетельств авиационному персоналу гражданской авиации;

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

45.3. 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;

45.4. подготовка летного состава по авиационной безопасности проводится в

соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих порядок обучения кадров в области авиационной безопасности;

45.5. подготовка авиационного персонала, связанного с перевозкой опасных грузов по воздуху, проводится в соответствии с требованиями правил, регулирующих обеспечение безопасности перевозки опасных грузов гражданскими ВС;

45.6. подготовка и проверка членов экипажа ВС по аварийным процедурам и аварийно-спасательному оборудованию проводится в целях приобретения, поддержания и совершенствования практических умений по использованию имеющегося аварийно-спасательного оборудования на борту ВС в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС;

45.7. подготовка по CRM каждым членом экипажа ВС проводится в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС;

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

окончившие в процессе летной работы заочные факультеты учреждений образования гражданской авиации (по специальности);

повысившие класс специалиста гражданской авиации;

прошедшие изучение и освоение порядка эксплуатации типа или модели ВС;

45.9. летный состав, не прошедший периодическую подготовку в установленные сроки (перерыв более установленного срока плюс три месяца), теряет право на выполнение полетов;

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

46. Тренажерная подготовка летного состава проводится в целях приобретения, поддержания и совершенствования практических умений по действиям экипажа ВС в различных условиях и аварийной остановке в полете.

47. При проведении тренажерной подготовки летного состава необходимо руководствоваться следующим:

47.1. программа тренажерной подготовки разрабатывается авиационной организацией и излагается в РПП;

47.2. все лица летного экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта летной работы, в обязательном порядке проходят полугодовую тренировку на тренажерах ВС в объеме не менее трех часов;

47.3. 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;

47.4. в счет полу годовой тренировки на комплексном тренажере разрешается учитывать любой вид тренажерной подготовки, если она содержала элементы полу годовой тренировки;

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

47.6. по решению руководителя летной службы авиационной организации и (или) по указаниям специально уполномоченного органа могут проводиться внеплановые тренировки и проверки;

47.7. тренажерная подготовка включает:

наземную подготовку;

отработку элементов полета на тренажере;

послеполетный разбор;

47.8. 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";

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

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

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

Порядок проведения сезонной подготовки эксплуатант разрабатывает и вносит в РПП.

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

49. Изучение и освоение порядка эксплуатации типа или модели ВС после окончания учреждений образования Республики Беларусь, иных организаций Республики Беларусь, имеющих сертификат Республики Беларусь, выданный специально уполномоченным органом в области гражданской авиации, или иностранных организаций, проводится в соответствии с программами изучения и освоения порядка эксплуатации типа или модели ВС, разрабатываемыми в авиационной организации и внесенными в РПП.

ГЛАВА 6 **ФОРМИРОВАНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

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

51. Количественный состав экипажа ВС всегда соответствует требованиям РЛЭ типа ВС.

52. Разрешается формирование экипажей ВС, 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 имеет допуск к полетам с правого пилотского сидения, находится на правом пилотском сидении и выполняет обязанности второго пилота.

53. При формировании экипажа ВС в его состав можно включать не более одного члена экипажа ВС, кроме 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 допускается отступление от указанного требования по налету часов.

54. 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 ВС.

55. При невозможности использования запланированного для выполнения полета экипажа ВС он заменяется резервным. При отсутствии резервного экипажа ВС допускается замена одного из членов запланированного летного экипажа в день вылета. Замена членов летного экипажа, кроме бортрадиста, осуществляется с разрешения руководителя летной службы авиационной организации, его заместителя или дежурного командира.

56. В экипаже ВС, командир которого имеет самостоятельный налет на данном типе ВС менее 200 часов, замена членов летного экипажа в день вылета не допускается.

57. При необходимости выполнения полета в условиях, к которым экипаж ВС не допущен, руководителю летной службы авиационной организации, его заместителю, дежурному командиру разрешается в день вылета включить в состав экипажа ВС проверяющего или инструктора.

58. В состав экипажа ВС 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 и члену экипажа, непосредственно занимающемуся его стажировкой.

При подготовке к полету и в полете, стажер выполняет функциональные обязанности члена экипажа ВС, в должности которого он стажируется и чье рабочее место занимает. Стажер по согласованию с командиром ВС пользуется правами члена экипажа ВС, в должности которого он стажируется, и в пределах, предоставленных ему лицом, занимающимся непосредственно его стажировкой.

Член экипажа ВС, непосредственно занимающийся стажировкой, обеспечивает своевременность, полноту, правильность выполнения функциональных обязанностей и принимаемых стажером решений.

59. При формировании экипажа ВС 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 ВС, представляются заказчиком не позднее 10 дней до начала проведения предварительной подготовки экипажа ВС;

руководитель летной службы авиационной организации проверяет у 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 ВС с включением в него специалистов заказчика для определенного вида авиационных работ.

ГЛАВА 7 **ДОПУСК ЛЕТНОГО СОСТАВА К ПОЛЕТАМ**

60. Допуск командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава к самостоятельной работе в качестве члена летного экипажа, а также к видам авиационных работ осуществляется после их летной тренировки и летной проверки согласно программам подготовки, утвержденным специально уполномоченным органом.

61. Члены экипажей ВС 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.

62. Лица инспекторского состава специально уполномоченного органа, 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.

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

63.1. 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;

63.2. 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 "пилот-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 "пилот-инструктор" или "инструктор-экзаменатор". При наличии второго кресла проверяющий может находиться на борту СЛА;

оформления отчетной документации.

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

действующего свидетельства авиационного персонала;

действующего медицинского заключения ВЛЭК;

действующих летных проверок;

действующей тренажерной подготовки;

действующей сезонной подготовки;

действующей периодической подготовки;

действующего свидетельства для перевозки опасных грузов воздушным транспортом, если в предстоящем полете будет осуществляться перевозка опасных грузов;

действующего сертификата по авиационной безопасности;

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 в соответствии с требованиями части третьей пункта 148 и части второй пункта 149 настоящих Авиационных правил;

соблюдения условий прохождения предварительной подготовки.

65. Планирование летных тренировок и проверок осуществляется в плане-графике летных тренировок и проверок летного состава и учитывается при составлении месячных и суточных планов.

66. Летнюю тренировку осуществляют авиационный персонал, имеющий квалификационную отметку "инструктор" или "инструктор-экзаменатор".

67. Основанием для допуска является заключение инструктора, проводившего летную тренировку, а также заключение инструктора-экзаменатора, проводившего летную проверку.

68. Подготовка летного состава для допуска к инструкторским полетам и получения квалификационной отметки "инструктор" или "инструктор-экзаменатор" осуществляется в соответствии с программами подготовки, разработанными в авиационной организации и утвержденными специально уполномоченным органом, и требованиями авиационных правил по выдаче свидетельств и классификации авиационного персонала гражданской авиации.

Допуск к инструкторским полетам оформляется записью в летной книжке.

69. Допуск командиров ВС к выполнению полетов с правого пилотского сиденья осуществляется после проведения:

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

тренировки на ВС в объеме не менее двух полетов;

летной проверки 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.

70. Допуск к полетам по времени суток на самолетах 4-го класса и вертолетах всех классов и категорий осуществляется по программам подготовки, утвержденным специально уполномоченным органом.

71. Для поддержания летной квалификации командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава необходимо выполнить не менее трех тренировочных полетов (трех полетов - для вторых пилотов) в течение 90

предшествующих дней или на летном тренажере, сертифицированным специальным уполномоченным органом для этой цели.

72. Тренировочные полеты выполняются лицами командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава:

в качестве командира ВС с левого пилотского сиденья;

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

73. При полетах на нескольких типах ВС установленное количество тренировочных полетов должно выполняться на каждом типе ВС.

74. При невыполнении установленных норм тренировочных полетов командно-летному, инспекторскому, летно-инструкторскому и летному составу необходимо пройти летную тренировку в объеме недостающих полетов с проверяющим на борту.

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

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

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

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

предварительной подготовки, тренажерной подготовки (в объеме полугодовой тренировки) или летной тренировки в объеме двух полетов - для пилотов и других членов летного экипажа, выполняющих полеты на ВС данного типа в течение первого года;

предварительной подготовки и летной тренировки в объеме двух полетов - для командиров ВС да;

допуск оформляется в задании на тренировку;

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

изучения руководств и документов специально уполномоченного органа, авиационной организации, 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 или на летном тренажере 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;

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

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

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

периодическая подготовка по специальности в сертифицированном учреждении образования гражданской авиации;

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

на ВС, имеющих сертифицированную взлетную массу более 5700 кг, летная тренировка в маршрутных или аэродромных условиях с закрепленным инструктором в объеме не менее десяти полетов, для вторых пилотов не менее пяти полетов;

на легких ВС и вертолетах всех категорий летная тренировка в маршрутных либо аэродромных условиях или при выполнении авиационных работ с закрепленным инструктором в объеме не менее десяти часов, для вторых пилотов не менее двух часов, для пилотов СЛА не менее четырех часов;

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;

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

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

пройти медицинское освидетельствование для определения годности 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 гражданской авиации;

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;

76.7. если авиационный персонал освобождался от летной работы приказом специально уполномоченного органа, 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 о восстановлении авиационного специалиста на летной работе;

оформить допуск к полетам согласно подпунктам 76.1 - 76.3 настоящего пункта в зависимости от перерыва в летной работе;

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

77. Контроль за соблюдением допуска возлагается:

руководителя летной службы авиационной организации - за командно-летный, инспекторский, летно-инструкторский и летный состав;

на командира авиационного подразделения авиационной организации - за летный состав подчиненного подразделения, при наличии в авиационных организациях летных подразделений.

ГЛАВА 8

ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА

78. Предварительная подготовка - основной вид подготовки, в процессе которой проводится изучение материалов, подготовка документов для предстоящего полета (полетов).

79. Все лица, входящие в состав экипажа, независимо от занимаемой должности и опыта работы проходят подготовку и проверку готовности к полету в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил.

80. 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 (вертодром), если это необходимо в соответствии с определенной категорией аэродрома (вертодрома, 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.

81. Предварительная подготовка проводится в составе летного экипажа, включая бортоператоров, накануне вылета посредством самостоятельного изучения сборников аeronавигационной информации, изучения вопросов обеспечения авиационной безопасности и других документов, необходимых для предстоящего полета, а также проведения консультации с руководящим составом авиационной организации.

82. 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, руководящего состава авиационной организации.

84. Заключение о готовности летного экипажа, включая бортоператоров, к выполнению полета дает командир летного подразделения, его заместитель, руководивший подготовкой, или командир авиационного отряда 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, обеспечивает ее полноту и качество.

87. В транзитных аэропортах при изменении плана полета или при выполнении полетов вне мест базирования командир ВС проводит и обеспечивает качество предварительной подготовки экипажа ВС.

88. В случае длительного нахождения вне базового аэропорта предварительная подготовка проводится командиром ВС в соответствии с настоящими Авиационными 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, при необходимости, 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), вертодрома (вертодромов) пункта назначения и запасных, в том числе аэродромов (вертодромов) 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 Авиационных 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 извещение специальной серии, уведомляющее по установленному формату о существовании или ликвидации опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти или стоячей воды, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти и льда на рабочей площади аэродрома (SNOWTAM) и извещение специальной серии, содержащее представленную в особом формате информацию об изменении вулканической деятельности, о вулканическом извержении и (или) облаке вулканического пепла, имеющую важное значение для производства полетов ВС (ASHTAM);

сигналов, подаваемых в случае перехвата ВС;

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

указателей (индексов) местоположения аэродромов (вертодромов) 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 ATIS;

сигналов, подаваемых на перроне и стоянке ВС;

правил маркировки ВПП, мест стоянок и рулежных дорожек;

правил полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики, включая полеты в СОТ;

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 (вертодрома);

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

изучение правил использования барометрических высотомеров, порядок расчета 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 9 ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖА

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

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

99. Командиру ВС в процессе предполетной подготовки необходимо:

получить информацию о технической готовности ВС, аeronавигационной обстановке на аэродромах (вертодромах) и по маршруту по плану полета, о предполагаемой коммерческой загрузке;

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

проверить правильность составления рабочего 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;

принять решение о возможности вылета;

принять доклад от каждого члена экипажа ВС 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 тренировочного полета на данном типе ВС командиру летного подразделения (его заместителю) необходимо проконтролировать предполетную подготовку экипажа, проводить его в рейс, а после завершения рейса и прибытия экипажа на базовый аэродром (вертодром) встретить его и принять участие в разборе, проводимом командиром ВС.

101. Второму пилоту в процессе предполетной подготовки необходимо:

участвовать в изучении метеорологической и аeronавигационной обстановки, а при

отсутствии штурмана в составе экипажа получить или составить рабочий 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;

дождожить командиру ВС о готовности к полету.

102. Штурману в процессе предполетной подготовки необходимо:

изучить метеорологическую и аэронавигационную обстановку;

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

получить или составить рабочий план полета и FPL;

выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

дождожить командиру ВС о готовности к полету.

103. Инженеру бортовому, бортмеханику в процессе предполетной подготовки необходимо:

принять ВС от ИТП или от сменяемого экипажа;

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

выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

дождожить командиру ВС о готовности к полету.

104. Бортрадисту в процессе предполетной подготовки необходимо:

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

проверить исправность радиооборудования;

выполнить работы, предусмотренные РЛЭ перед вылетом;

дождожить командиру ВС о готовности к полету.

105. Старшему бортпроводнику, бортпроводнику, бортоператору в процессе предполетной подготовки необходимо:

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";

дождожить командиру ВС о готовности к полету.

106. Другим авиационным специалистам, включенным в задание на полет, в период предполетной подготовки ВС необходимо выполнить все операции, предусмотренные РЛЭ в части, их касающейся.

ГЛАВА 10 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-летнего 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 руководителя летной службы авиационной организации и по указанию специально уполномоченного органа.

111. Разборы полетов проводятся:

111.1. послеполетный разбор в экипаже - после выполнения задания на полет в период проведения послеполетных работ, 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.

112. Содержание разбора полетов обязательно должно быть доведено до всего командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава, отсутствующего на разборе. Для этих целей используется журнал учета профессиональной подготовки (специальные бланки).

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

ГЛАВА 11 **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 гражданской авиации.

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 и эксплуатантом.

Контролю подлежат:

- уровень профессиональной подготовленности летного состава;
- работка 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 гражданской авиации;
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. Авиационная организация может иметь в своей структуре отдел, осуществляющий летно-методическую работу.

Если летная служба авиационной организации представлена авиационным отрядом (эскадрильей), 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 12 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 или 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 соответствии с положениями программы анализа полетных данных, разрабатываемой в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих организацию сбора, обработки и анализа полетной информации в гражданской авиации.

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, выполнивший 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 (далее - анализ организации летной работы) составляется за первое полугодие и год в целом.

В анализе организации летной работы 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. Сведения, содержащие информацию об организации летной работы и состоянии безопасности полетов летной службы авиационной организации, изучаются в специально уполномоченном органе.

126. Анализ организации летной работы изучается со всем командно-летным, инспекторским, летно-инструкторским и летным составом авиационной организации в части, его касающейся, с отметкой в журнале учета изучения документов.

127. Составление анализа организации летной работы обеспечивает заместитель руководителя летной службы авиационной организации.

ГЛАВА 13

ЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА

128. Летная проверка проводится в целях:

допуска к полетам на ВС вновь освоенного типа или модели;

допуска к самостоятельным полетам;

допуска к виду авиационных работ;

допуска к полетам при понижении минимума погоды;

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.

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

Проведение летной подготовки и летной проверки одним и тем же лицом, как правило, не допускается.

130. Летная проверка включает:

определение уровня профессиональной подготовленности летного состава по выполнению ими функциональных обязанностей в соответствии с требованиями главы 2 настоящих Авиационных правил;

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

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

131. Проверка проводится в маршрутных (аэродромных) условиях или на

комплексном пилотажном тренажере, сертифицированном для проведения летных проверок.

132. При выполнении летной проверки на сертифицированном комплексном пилотажном тренажере дополнительно оцениваются действия в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях.

133. 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 составляет не 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.

134. При проведении летных проверок командно-летного, инспекторского, летно-инструкторского и летного состава (пилотов) необходимо руководствоваться следующим:

134.1. 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 ВПР +30 метров, если отсутствуют метеоусловия, соответствующие установленному эксплуатационному метеорологическому минимуму аэродрома (вертодрома);

134.2. 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;

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

135. 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.

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

Допускается проверка бортрадистов авиационными специалистами, имеющими квалификационную отметку "инструктор-экзаменатор" из числа пилотов.

Допускается проверка бортоператоров авиационными специалистами, имеющими квалификационную отметку "инструктор-экзаменатор" из числа инженеров бортовых, бортмехаников.

137. 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.

138. Летные проверки могут осуществляться по отдельным указаниям специально уполномоченного органа, руководителя летной службы авиационной организации.

139. 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, автожир, мотодельтаплан, аэрошют, планер, свободный аэростат).

140. Летные проверки членов экипажа ВС оформляются соответствующими актами проверок членов экипажа ВС по формам согласно приложениям 2 - 7 и записью в летные книжки авиационного персонала.

ГЛАВА 14

МАРШРУТНАЯ ТРЕНИРОВКА

141. При полетах на новые аэродромы (вертодромы) командир ВС и штурман проходят маршрутные тренировки с целью получения ими необходимых знаний о маршрутах и аэродромах (вертодромах) (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 (вертодром) плюс остаток месяца проведения тренировки. Действие маршрутной тренировки может быть продлено посредством самостоятельного полета командира ВС или штурмана на данный аэродром (вертодром).

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. Руководитель летной или штурманской службы авиационной организации обеспечивает правильность определения 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 руководителя летной службы авиационной организации. Выполнение таких полетов в целях определения категории аэродрома делегируется пилоту-инструктору или штурману-инструктору. В этом случае категорию аэродрома определяет руководитель летной службы авиационной организации.

147. К категории А относятся 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 аeronавигационной 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 п кругу не превышающие 300 метров (1000 футов).

Для подготовки к полетам на аэродромы категории А проводится предполетная подготовка.

148. К категории В относятся аэродромы, имеющие характеристики, негативно влияющие на маневры взлета и (или) захода на посадку и посадки, которые заблаговременно доводятся 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 весь авиационный персонал, входящий в состав летного экипажа, имеющий отношение к летным или навигационным процедурам, изучает особенности аэродрома при проведении предварительной подготовки, либо командир ВС и штурман проходят маршрутную тренировку на данный аэродром в качестве наблюдателя или члена экипажа на своих рабочих местах.

149. К категории С относятся 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 аeronавигационной информации.

Для выполнения полетов на аэродромы категории С весь авиационный персонал, входящий в состав летного экипажа, имеющий отношение к летным или навигационным процедурам, изучает особенности аэродрома при проведении предварительной подготовки. Командир ВС и штурман проходят маршрутную тренировку на данный аэродром.

150. Если анализ метеорологической информации, фактической погоды, прогноза или 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 руководителя 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 командаира ВС или штурмана, полученная на одном типе ВС, действительна при полетах ими на других типах ВС.

ГЛАВА 15 **ПОЛЕТЫ С ПРОВЕРЯЮЩИМ В СОСТАВЕ ЭКИПАЖА**

156. Полеты с проверяющим в составе экипажа планируются и выполняются в соответствии с план-графиком подготовки и проверки летного состава на год летных подразделений, а также в соответствии с программой проведения контроля соблюдения требований безопасности полетов, разрабатываемой специально уполномоченным органом.

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.

159. Проверяющий выполняет 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) обеспечивает 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 обеспечивает 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 не допускается имитировать аварийные или нештатные ситуации.

162. Инспекторский состав специально уполномоченного органа, на который 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 Авиационных 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, имеющие летную специальность и свидетельство авиационного персонала, 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 для включения в состав летного экипажа проверяющим (инструктором) должны иметь:

действующее свидетельство авиационного персонала гражданской авиации;

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, для инспекторского состава специально уполномоченного органа - задание на выполнение полетов.

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 для:

проведения летных проверок;

проведения тренировок летного состава в соответствии с программами подготовки и после перерыва в полетах на данном типе ВС или в летной работе;

проведения маршрутных тренировок;

определения категории аэродромов (маршрутов);

выполнения методических полетов, изучения особенностей выполнения полетов по маршрутам ОВД и на аэродромах (вертодромах), проверки выполнения экипажем технологии работы, эксплуатационных процедур и нормативных правовых актов;

выполнения установленного количества тренировочных полетов с целью личной натренированности;

инспекционной проверки на маршруте для оценки действий экипажа ВС перед вылетом, в полете и после посадки.

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. Проверяющему при выполнении своих обязанностей необходимо:

участвовать в предполетной подготовке экипажа;

поддерживать благоприятный психологический климат в экипаже при подготовке к полету и в процессе его выполнения, проявляя при этом педагогический тakt, 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 документов, регламентирующих выполнение полетов;

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 руководителю о результатах проверки.

169. Проверяющий при исполнении обязанностей в соответствии с заданием на полет (заданием на выполнение полетов):

записывает свои замечания по выявленным недостаткам работы членов экипажа в задании на полет;

дает рекомендации по проведению дополнительной тренировки, проверки или других мероприятий по повышению уровня профессиональной подготовленности членов экипажа;

требует, при необходимости, расшифровки данных средств полетной информации;

использует 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 при выполнении своих обязанностей для обеспечения высокого уровня безопасности полетов:

обеспечивает безопасность полета, если он занимает кресло пилота;

выполняет в полном объеме обязанности члена экипажа, место которого он занимает;

принимает обоснованные решения;

дает объективные оценки и выводы;

соблюдает методики проверки или тренировки согласно утвержденным программам;

определяет уровень профессиональной подготовленности и практические навыки проверяемого члена экипажа;

контролирует технологию работы экипажа 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 16

ПОДГОТОВКА ЛЕТНОГО СОСТАВА К ПОЛЕТАМ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКИ, ВКЛЮЧАЯ ПОЛЕТЫ В СИСТЕМЕ ОРГАНИЗОВАННЫХ ТРЕКОВ

172. Для выполнения полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики с летным составом проводится подготовка, включающая теоретическую, наземную и летную подготовки по разработанной в авиационной организации и утвержденной специально уполномоченным органом программе.

Летная подготовка включает маршрутную тренировку и летную проверку.

173. К подготовке и выполнению полетов через Северную Атлантику допускаются члены летного экипажа, прошедшие теоретическую подготовку и имеющие опыт международных полетов с соблюдением следующего:

173.1. командиры ВС - пилоты 1-го класса, имеющие допуск к полетам при метеорологическом минимуме 60 x 800 метров и ниже на данном типе ВС;

173.2. вторые пилоты, имеющие самостоятельный налет не менее 200 часов на данном типе ВС;

173.3. штурманы 1-го класса и бортрадисты, имеющие самостоятельный налет не менее:

500 часов на данном типе ВС;

200 часов на данном типе ВС, при наличии допуска к полетам через Северную Атлантику на ВС другого типа.

174. Перед каждой маршрутной тренировкой с летным экипажем проводится дополнительная предварительная подготовка, в процессе которой необходимо изучить:

технические требования к выполнению полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики, включая полеты в системе организованных треков;

методические рекомендации экипажу при выполнении полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики, включая полеты в системе организованных треков;

Руководство по выполнению полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики (NAT Doc 007);

инструктивный и информационный материал по аeronавигации в Североатлантическом регионе;

построение СОТ, 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 в воздушном пространстве Северной Атлантики, включая полеты в системе организованных треков для навигационного комплекса с использованием таблиц;

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;

технологию взаимодействия членов экипажа при предполетной подготовке и выполнении полета;

систему организации поиска и спасания в Североатлантическом регионе; действия экипажа при вынужденной посадке на воду.

175. Маршрутная тренировка членов экипажа осуществляется командно-летным, инспекторским и летно-инструкторским составом не менее, чем в двух полетах.

Одновременная маршрутная тренировка командира ВС, штурмана и бортрадиста не допускается.

В целях определения готовности членов экипажа к выполнению полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики проводится летная проверка.

176. Допуск к полетам оформляется приказом авиационной организации, записывается в летную книжку и вносится в свидетельство авиационного персонала специально уполномоченным органом.

Пилоты, имеющие действующий допуск к полетам в воздушном пространстве Северной Атлантики, допускаются к полетам на другом типе ВС после прохождения наземной подготовки.

177. С членами экипажа, имеющими перерыв в полетах более 12 месяцев, проводятся наземная подготовка, маршрутная тренировка и летная проверка, которая может совмещаться с летной проверкой для определения или подтверждения квалификации по специальности.

РАЗДЕЛ III **ПРАВИЛА ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

ГЛАВА 17 **ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ**

178. Полеты гражданских ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются:

по ППП;

по ПВП с учетом требований классификации воздушного пространства;

по ОПВП.

179. Полеты ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются с соблюдением минимальных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования согласно Правилам использования воздушного пространства Республики Беларусь.

180. Экипаж ВС выполняет полет в соответствии с планом полета в пределах установленных границ используемых элементов структуры воздушного пространства, выдерживает заданный режим полета, постоянно знает свое местоположение.

Лицам, находящимся на ВС в качестве пассажиров, в том числе лицам, в распоряжение которых оно выделено, не допускается вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения утвержденного плана полета.

181. Полеты при отсутствии на борту ВС сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД, а также при отсутствии в них поправок и дополнений не допускаются, за исключением случаев, когда в полете используется бортовая электронная информационная система в соответствии со специальным разрешением специально уполномоченного органа, указанным в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта.

182. При определении очередности захода на посадку ВС органами ОВД приоритетная посадка предоставляется ВС:

находящемуся в аварийной ситуации;

имеющему минимальный остаток топлива;

на борту которого находятся лица, нуждающиеся в скорой медицинской помощи;

выполняющему литературный рейс;

с пассажирами;

выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;

командиры ВС, которых в случае ухудшения метеорологических условий не подготовлены к полетам в ожидаемых условиях;

выполняющим групповые полеты.

183. 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.

184. 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.

185. 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.

186. 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.

187. 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 приемоответчике ВОРЛ в режиме А;

включает бортовые аeronавигационные 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.

188. Командир ВС строго выдерживает заданный режим полета, соблюдает правила полета, информирует, при необходимости, органы ОВД о местоположении ВС и метеорологической обстановке.

189. 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.

190. 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.

191. При организации полетов для оказания медицинской помощи, проведения поисковых и аварийно-спасательных работ, при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях, угрожающих жизни и здоровью людей, руководители авиационных организаций в случаях, не терпящих отлагательства, вправе допускать отступления от порядка и правил полетов, изложенных в разделе III настоящих Авиационных правилах, и норм полетного, служебного полетного времени и времени отдыха.

О своих действиях эти должностные лица немедленно информируют специально уполномоченный орган.

192. Полеты гражданских ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь в особый период выполняются в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

ГЛАВА 18 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

193. Полеты по ППП выполняются днем и ночью в контролируемом воздушном пространстве, а также вне пределов контролируемого воздушного пространства по разрешению соответствующих органов ОВД.

194. 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.

195. ВС, не оборудованные для полетов по приборам, к выполнению полетов по ППП не допускаются.

196. Полет по ППП выполняется на уровне не ниже безопасной высоты (эшелона) полета.

197. 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 выбранного эшелона.

198. При выполнении полета по ППП экипаж ведет постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

199. 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, воздушной и метеорологической обстановке;

выполняет указания соответствующего органа ОВД.

200. Командир ВС, выполняющий полет по ППП, находясь в ВМУ или при встрече с такими условиями, соблюдает ППП и может принять решение о переходе к полету по ПВП, если предполагается, что в течение длительного периода времени полет будет выполняться в устойчивых ВМУ.

201. 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.

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

ГЛАВА 19 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

203. Полеты по ПВП выполняются днем и ночью на высотах не выше эшелона полета 195, с истинной скоростью не более 550 км/ч (295 узлов) при минимальных значениях метеорологических элементов для выполнения полетов по ПВП (все классы воздушного пространства) согласно приложению 8.

Разрешаются полеты по ПВП над облаками и на уровне облаков при расстоянии по горизонтали до них не менее 1500 метров. При этом общее количество облаков не превышает двух октантов.

Метеоусловия, равные или превышающие значения, указанные в таблице, считаются ВМУ. Нахождение ВС в ВМУ не означает, что оно выполняет полет по ПВП.

204. 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 ОВД, а также в коридорах, установленных для полетов по ПВП на постоянной или временной основе.

Разрешение на выполнение полетов по ПВП выше эшелона полета 290 недается в районах, где выше эшелона полета 290 применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 метров (1000 футов).

205. Полеты по ПВП ночью разрешаются на аэродромы (вертодромы) или посадочные площадки, оборудованные светотехническими средствами. При выполнении полетов в сумерках с подбором посадочных площадок с воздуха допускаются полеты на аэродромы (вертодромы) или площадки, не оборудованные светотехническими средствами.

206. Полеты по ПВП выше эшелона перехода в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются на эшелонах.

207. Полеты по ПВП не выполняются:

на высоте менее 300 метров (1000 футов) над самым высоким препятствием в радиусе 600 метров от ВС над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или над скоплениями людей вне помещений;

на высоте менее 150 метров (500 футов) над земной или водной поверхностью в других районах.

208. Требования к выполнению полетов по ПВП, изложенные в пункте 207 настоящих Авиационных правил, не применяются, если выполнение полета по ПВП:

необходимо при взлете или посадке;

разрешено специальным уполномоченным органом.

209. При полете по ПВП обход препятствий, наблюдаемых впереди по курсу ВС, осуществляется, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 метров.

210. При выполнении полета по ПВП в воздушном пространстве класса Е экипаж ВС осуществляет постоянное прослушивание рабочей частоты органа ОВД.

211. Командир ВС строго соблюдает ПВП и своевременно докладывает органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ОПВП или ППП.

212. 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.

213. Полеты по ПВП под облаками в условиях обледенения или при прогнозировании обледенения на высоте полета выполняются на ВС, оборудованных противообледенительными системами.

214. 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.

215. Орган ОВД при обслуживании полетов по ПВП осуществляет ОВД в соответствии с требованиями по классификации воздушного пространства.

216. При ухудшении метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командиру ВС необходимо:

возвратиться на аэродром (вертодром) вылета или выполнить посадку на

ближайшем запасном аэродроме (вертодроме), 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 возвратится на аэродром (вертодром) вылета или на ближайший запасной аэродром (вертодром), 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.

217. При внезапном попадании ВС в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП (ОПВП), снижение ниже безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет не допускается. В этом случае командир ВС переходит на пилотирование ВС по приборам, разворачивается на 180°, возвращается на аэродром (вертодром) вылета или выполняет посадку на ближайшем аэродроме (вертодром). При невозможности перейти на визуальный полет после разворота на 180° командир ВС приступает к набору нижнего безопасного эшелона и согласовывает дальнейшие действия с органом ОВД.

218. 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.

ГЛАВА 20 ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

219. ОПВП применяются при полетах ниже нижнего (безопасного) эшелона на самолетах 4-го класса и вертолетах:

днем при отсутствии метеорологических условий по ПВП;

ночью для выполнения срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ;

днем и ночью при выполнении учебных и тренировочных полетов.

220. ОПВП предусматривают:

220.1. пилотирование ВС по линии естественного горизонта с одновременным контролем по приборам за его пространственным положением;

220.2. 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;

220.3. выдерживание заданного эшелона (высоты) полета с учетом высоты искусственных препятствий;

220.4. определение местоположения ВС визуально по наземным ориентирам и с использованием имеющихся навигационных средств;

220.5. обеспечение органами ОВД интервалов эшелонирования с другими ВС, следующими по ППП в воздушном пространстве класса С;

220.6. наличие оборудования ВС для полетов по приборам и допуск командира ВС к полетам по ППП.

221. 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.

222. Полеты по ОПВП выполняются при наличии двусторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем.

223. Минимальные значения метеорологических элементов для выполнения полетов по ОПВП определены согласно приложению 9.

В зоне взлета и посадки ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем - по 5 км, ночью - по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

При полетах ниже нижнего (безопасного) эшелона ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий днем - по 5 км, ночью - по 25 км, в обе стороны от оси маршрута.

При полетах днем в равнинной и холмистой местности при фактической и прогнозируемой высоте нижней границы облаков 150 м и выше, видимости 3000 м и более для ВС со скоростью полета до 300 км/ч высота искусственных препятствий не учитывается.

224. Разрешаются полеты по ОПВП над облаками при их количестве ниже высоты полета не более двух октантов.

В этом случае расстояние от верхней границы облаков до ВС должно быть не менее 300 м.

225. Полеты по ОПВП в сумерках через 30 мин после рассвета и за 1 ч до наступления темноты разрешается выполнять при тех же условиях, что и днем.

226. Полеты под облаками, высота нижней границы которых менее 150 м в условиях обледенения или при прогнозировании обледенения на высоте нижнего эшелона и ниже разрешается выполнять только на ВС, имеющих противообледенительные системы.

227. 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.

228. К полетам по ОПВП допускаются командиры ВС, прошедшие подготовку по программам, разработанным в авиационной организации внесенным в РПП, допущенные к полетам по ППП и имеющие опыт полетов в данном районе.

229. При выполнении полета по ОПВП командир ВС обеспечивает:

выдерживание безопасной (заданной) высоты полета;

выдерживание схемы выхода из района аэродрома, установленного маршрута и схемы снижения с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств;

своевременную и точную информацию о времени пролета контрольных ориентиров, а также доклад об отклонении от плана полета соответствующему органу ОВД;

информирование соответствующего органа ОВД о местоположении ВС и метеорологической (при необходимости) обстановке;

выдерживание режима полета, обеспечивающего установленные интервалы между воздушными судами;

выполнение указаний органа ОВД в контролируемом воздушном пространстве;

своевременный возврат на аэродром вылета (запасной) или переход на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений, ниже установленных для ОПВП.

230. При ухудшении метеорологических условий до значений, менее установленных для полетов по ОПВП, командир ВС обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем аэродроме. Командир вертолета, кроме того, может действовать в соответствии с пунктом 336 настоящих Авиационных правил.

В случае попадания ВС в условия, исключающие визуальный полет, командир обязан руководствоваться требованиями, изложенными в пункте 217 настоящих Авиационных правил.

ГЛАВА 21 ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

231. 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.

232. 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.

233. Контроль выполнения оперативного плана и организации взаимодействия служб осуществляет руководитель авиационной организации или лицо, им назначенное.

234. Информация о полете ВС представляется в ЦЕС ОрВД в форме заявки на использование воздушного пространства в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих составление формализованных заявок на использование воздушного пространства Республики Беларусь и сообщений о его использовании.

235. При полете в контролируемом воздушном пространстве командир ВС придерживается плана полета, а при отклонении от него докладывает об этом соответствующему органу ОВД.

236. План полета, представляемый в ходе полета, передается органу ОВД, обслуживающему данный район полетной информации (диспетчерский район), в котором выполняет полет ВС.

237. Если план полета представляется в целях получения диспетчерского обслуживания, экипаж ВС получает диспетчерское разрешение прежде, чем переходить к такому полету.

238. Если на аэродроме посадки не предоставляется диспетчерское обслуживание, то информация соответствующему органу ОВД о посадке ВС передается любыми доступными средствами связи.

ГЛАВА 22 **ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА И ВЫБОР ЗАПАСНЫХ АЭРОДРОМОВ (ВЕРТОДРОМОВ)**

239. Командир ВС в соответствии со статьей 43 Воздушного кодекса Республики Беларусь 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.

240. Командир ВС принимает решение на выполнение полета при соблюдении следующих условий:

экипаж подготовлен к полету на аэродромы (вертодромы), 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 аeronавигационной обстановки по маршрутам ОВД, району авиационных работ, а также по аэродрому (вертодрому) вылета, назначения и запасным;

полет обеспечен планом полета, рабочим планом полета, разрешениями (если они требуются) и необходимым видом ОВД.

241. Принятие решения на выполнение полета, взлета и посадки ВС производится по наивысшему из установленных минимумов:

командира ВС (экипажа);

эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома (вертодрома).

242. Командир ВС принимает решение на выполнение полета по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

на аэродроме (вертодроме) вылета фактическая погода не ниже эксплуатационного минимума аэродрома (вертодрома), установленного для взлета;

на маршруте полета отсутствуют опасные метеорологические явления (далее - метеоявления), обход которых невозможен;

на аэродроме (вертодроме) пункта назначения фактическая и (или) прогнозируемая погода соответствует требованиям по вариантам принятия решения на выполнение полета по ППП согласно приложению 10;

имеются запасные аэродромы (вертодромы) для взлета, на маршруте и аэродрома назначения.

243. При принятии решения на выполнение полета по фактической погоде на аэродроме (вертодроме) пункта назначения давность сведений о погоде не должна превышать одного часа.

244. При принятии решения на выполнение полета по ППП на аэродроме (вертодроме) пункта назначения и запасных аэродромах (вертодромах) не учитываются:

- прогнозируемые ко времени прилета опасные метеоявления (кроме фронтальных гроз на запасных аэродромах (вертодромах));

- прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;

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

- временное (TEMPO) ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков, прогнозируемые ко времени прилета.

Если время прибытия на аэродром (вертодром) пункта назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом изменения (BECMG) видимости и (или) высоты нижней границы облаков, при принятии решения на выполнение полета по ППП учитывается их наименьшее значение.

245. Запасной аэродром (вертодром) при взлете выбирается для ситуации, не позволяющей продолжить полет до аэродрома (вертодрома) пункта назначения, при которой возникает необходимость выполнения посадки вскоре после взлета и при этом не представляется возможным использовать для выполнения посадки аэродром вылета.

246. Выбор запасных аэродромов (вертодромов) при взлете, на маршруте, пункта назначения, в том числе при выполнении полетов ВС с EDTO, осуществляется с соблюдением требований, изложенных в авиационных правилах, регулирующих сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС.

247. Горный аэродром (вертодром) выбирается запасным в соответствии с категоризацией аэродромов (вертодромов) и допуском командира ВС и штурмана к полетам на этот аэродром (вертодром).

248. Командир ВС ограничивается в праве принятия решения на выполнение полета, если:

- аэродром (вертодром) вылета, назначения и (или) запасные аэродромы (вертодромы) 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 или 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 или эксплуатантом план полета или существующий повторяющийся план полета не соответствует заданию на полет.

249. При выполнении полетов по ПВП и ОПВП командир ВС принимает решение на полет при следующих условиях:

- на аэродромах (вертодромах) 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 (вертодрома) 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.

250. При отсутствии запасных аэродромов (вертодромов) командир ВС принимает решение на выполнение полета по ПВП или ОПВП, если ко времени прилета на аэродроме (вертодроме) пункта назначения фактические метеорологические данные и (или) прогнозы погоды указывают на то, что в течение периода времени, начинающегося за один час до и заканчивающегося через один час после расчетного времени прибытия на аэродром (вертодром), метеорологические условия будут на уровне или лучше минимальных значений метеорологических элементов для выполнения полета по ПВП или ОПВП.

251. При принятии решения на полет по ПВП или ОПВП прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме (вертодроме) пункта назначения и запасном (запасных) временные (ТЕМРО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков учитываются по их наименьшему значению.

252. При принятии решения на полет по ПВП или ОПВП высота нижней границы облаков по маршруту, на аэродромах (вертодромах) вылета, назначения и запасном (запасных) не учитывается, если их фактическое и прогнозируемое количество ниже высоты полета не более двух октантов.

253. При принятии решения на выполнение тренировочного полета по ПВП или ОПВП прогнозируемые ко времени прилета на аэродроме (вертодроме) пункта назначения и запасном (запасных) временные (ТЕМРО) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков не учитываются.

ГЛАВА 23

ПОЛЕТЫ ПО МАРШРУТАМ ОВД

254. 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.

255. Полеты ВС ниже безопасной высоты и самовольное спрямление заданных маршрутов не допускаются.

256. 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.

257. В контролируемом воздушном пространстве при входе в зону ответственности органа ОВД летный экипаж ВС на установленном рубеже передачи получает условия дальнейшего полета.

258. При изменении расчетного времени пролета пункта обязательной передачи донесений на величину более трех минут летный экипаж ВС сообщает органу ОВД уточненное расчетное время.

259. 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 зоны ответственности данного органа ОВД.

260. 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.

261. При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве допускаются отклонения от маршрута полета по согласованию с органом ОВД или по его указанию (обход опасных метеоявлений, уход на запасной аэродром (вертодром), вынужденная посадка ВС).

262. В полете летный экипаж постоянно анализирует аэронавигационную и метеорологическую обстановку по маршруту полета (в районе выполнения авиационных работ), на аэродроме (вертодроме) пункта назначения и запасных аэродромах.

263. Если посадка на аэродроме (вертодроме) пункта назначения по метеоусловиям или другим причинам невозможна, командир ВС может выполнить посадку на другом аэродроме (вертодроме), где фактическая погода не ниже эксплуатационного минимума

аэродрома (вертодрома), при наличии аэронавигационного запаса топлива для полета с ВПР (МВС) этого аэродрома (вертодрома) до запасного.

264. Командир ВС выбирает запасные аэродромы (вертодромы) в полете на основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки.

265. Полет продолжается в направлении аэродрома (вертодрома) пункта назначения только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на этом аэродроме (вертодром) или, по крайней мере, на одном запасном аэродроме (вертодроме) пункта назначения может быть выполнена с соблюдением установленных эксплуатационных минимумов аэродромов (вертодромов).

266. При входе в диспетчерский район, в котором расположен аэродром (вертодром) пункта назначения, при погодных условиях близких к метеоминимуму, командир ВС сообщает органу ОВД о выбранном запасном аэродроме (вертодроме).

267. Если количество топлива на борту ВС, аэронавигационная или метеорологическая обстановка не обеспечивают уход на запасной аэродром (вертодром) с ВПР (МВС) аэродрома (вертодрома) пункта назначения, командир ВС может выполнить посадку на ближайшем промежуточном или запасном аэродроме (вертодроме) для дозаправки топливом или следовать до рубежа ухода (возврата) на запасной аэродром (вертодром).

268. При входе в диспетчерский район, где находится рубеж ухода (возврата) на запасной аэродром (вертодром), летный экипаж информирует орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода (возврата) на запасной аэродром (вертодром).

Орган ОВД запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности аэродрома (вертодрома) пункта назначения к приему ВС и передает эти сведения летному экипажу до пролета рубежа ухода (возврата).

269. Командир ВС принимает решение на продолжение полета с рубежа ухода (возврата) до аэродрома (вертодрома) пункта назначения, если:

фактическая погода на аэродроме (вертодроме) пункта назначения не ниже эксплуатационного минимума;

прогнозом погоды ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям, изложенным в авиационных правилах, регулирующих сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС.

получено подтверждение технической готовности аэродрома (вертодрома) пункта назначения к приему ВС.

270. До пролета рубежа ухода (возврата) летный экипаж сообщает органу ОВД, осуществляющему обслуживание полета данного ВС, о принятом решении на продолжение полета до аэродрома (вертодрома) пункта назначения или уходе на запасной аэродром (вертодром).

271. При выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве и получении информации об ухудшении метеоусловий или прекращении приема ВС на аэродроме (вертодроме) пункта назначения орган ОВД сообщает об этом летнему экипажу.

272. Полет ВС на запасной аэродром (вертодром) обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем, а при необходимости - по кратчайшему расстоянию вне маршрута ОВД.

273. Полет в воздушном пространстве по маршрутам RNAV выполняется, если:

эксплуатант имеет специальное разрешение специально уполномоченного органа 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.

274. Маршруты RNAV подразделяются на:

фиксированные маршруты RNAV;

особые маршруты RNAV.

Командир ВС обеспечивает навигационную точность при полетах по маршрутам RNAV.

275. Условия использования особых маршрутов RNAV устанавливаются по периоду действия, эшелонам полета и доводятся до пользователей в NOTAM.

276. При выполнении полетов по маршрутам RNAV летный экипаж:

убеждается в том, что навигационная база данных содержит актуальные данные; проверяет текущее местоположение ВС;

по получении первоначального разрешения и при любом последующем изменении маршрута проверяет правильность введения заданного маршрута;

убеждается, что очередность прохождения WPT, отображаемая их навигационной системой, совпадает с маршрутом, изображенным на соответствующих картах и с заданным маршрутом;

изменяет маршрут полета путем введения или отмены конкретных WPT в соответствии с разрешением органа ОВД. Ручной ввод или создание новых WPT путем ручного ввода широты и долготы не допускается;

проводит перекрестную проверку разрешенного плана полета путем сопоставления карт или других соответствующих источников с текстовой индикацией навигационной системы и с бортовой картографической индикацией;

использует имеющуюся информацию от наземных навигационных средств для подтверждения целесообразности навигации;

использует индикатор бокового отклонения в режиме боковой навигации или навигационный картографический индикатор с функциональной возможностью, эквивалентной индикатору бокового отклонения;

убеждается в том, что градуировка индикатора бокового отклонения соответствует навигационной точности, относящейся к данному маршруту;

в течение всего полета выдерживает осевую линию маршрута, отображаемую на бортовых индикаторах бокового отклонения и (или) управления полетом, за исключением случаев, когда на отклонение получено разрешение органов ОВД, или возникла аварийная ситуация. Боковая погрешность/отклонение от линии пути (разница между вычисленной системой RNAV траекторией и местоположением ВС относительно траектории) ограничивается +/-1/2 значения навигационной точности, относящейся к данному маршруту;

уведомляет орган ОВД о любом ухудшении навигационных характеристик ниже установленных требований или об отказе навигационного оборудования, а также о любых отклонениях, требуемых в соответствии с порядком действий в чрезвычайной обстановке.

не использует ручной выбор функций ограничения угла крена ВС и не изменяет заданные значения требуемых навигационных характеристик, установленных в системе управления полетом.

277. При выполнении полетов ВС с применением навигации, основанной на характеристиках, после получения от органа ОВД указания на изменение курса полета пилот не изменяет маршрут полета до тех пор, пока не получит новое разрешение возвратиться на данный маршрут, или диспетчер не подтвердит новое разрешение по маршруту.

Когда ВС находится на неопубликованном маршруте, установленное требование точности не применяется.

278. ВС, не утвержденные к полетам с RVSM, планирующие полет в пределах горизонтальных границ воздушного пространства RVSM, должны быть снижены ниже эшелона полета 290 в пределах переходного воздушного пространства до рубежа передачи УВД с соседним сектором/РДЦ.

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;

планирующие полет транзитом с пересечением горизонтальных границ воздушного пространства RVSM, получают диспетчерское разрешение следовать ниже эшелона

полета 290 или выше эшелона полета 410. В пределах переходного воздушного пространства RVSM ВС может получить разрешение на занятие запрошенного эшелона полета, который необходимо занять до пролета ВС рубежа передачи УВД с соседним сектором или РДЦ.

279. 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.

280. Самолеты с двумя газотурбинными двигателями, допущенные к полетам увеличенной дальности, выполняют полеты в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС.

281. При выполнении полета по ПВП или ОПВП летный экипаж ВС выполняет маневр по обходу аэродромов (вертодромов) на безопасном удалении, по установленному маршруту или по указанию органа ОВД с соблюдением осмотрительности.

282. Полеты ВС по ПВП или 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 24 **ПОРЯДОК ВХОДА В ЗОНУ ОЖИДАНИЯ И ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ЭТОЙ ЗОНЕ**

283. Вход в зону ожидания и полеты в этой зоне выполняются по схемам согласно приложению 11.

Вход в зону ожидания выполняется из трех секторов входа в соответствии со схемой, приведенной в пункте 1 приложения 11.

С каждой стороны границ секторов в пределах 5° устанавливается зона отклонений. Допускается использование процедуры входа, установленной для соседнего сектора, если направление входа отличается от направления границы сектора не более чем на +/ - 5°.

284. Полет в зоне ожидания выполняется по типовой схеме согласно пункту 2 приложения 11.

285. Вход в зону ожидания с использованием VOR/DME осуществляется через точку входа, которая является:

контрольной точкой ожидания;

контрольной точкой в конце линии пути удаления. В этом случае ВС прибывает в точку входа по радиалу VOR, проходящему через контрольную точку в конце линии пути удаления.

Выход в контрольную точку ожидания осуществляется по:

радиалу VOR, обозначающему линию пути приближения,
дуге DME, определяющей контрольную точку ожидания.

Порядок прибытия в зону ожидания по VOR/DME и схемы выполнения полета представлены в пункте 3 приложения 11.

286. При выполнении полетов в зоне ожидания с применением RNAV используются два типа схем ожидания при наличии точки пути:

для полетов, требующих наличия систем RNAV с функцией ожидания;
для полетов, не требующих наличия RNAV с функцией ожидания.

287. При наличии для систем RNAV функции ожидания участок удаления определяется его длиной. Схема полета в зоне ожидания для систем RNAV с функцией ожидания приведена согласно пункту 4 приложения 11.

При отсутствии функции ожидания участок удаления определяется либо по времени, либо по расстоянию от точки пути ожидания. Схема полета в зоне ожидания для систем RNAV без функции ожидания приведена согласно пункту 5 приложения 11.

Длина участка удаления или время, либо расстояние от контрольной точки ожидания или WPT публикуются на карте захода на посадку сборника аeronавигационной

информации.

288. Вход и полет в зонах ожидания выполняется на приборных скоростях, не превышающих опубликованные для данных зон ожидания.

Если приборные скорости полета в зонах ожидания не опубликованы в АИР, то вход и полет ВС выполняются на приборных скоростях, значения которых не более значений максимальных приборных скоростей полета ВС в зоне ожидания согласно приложению 12.

Полеты в зонах ожидания на скорости 520 км/ч (0,8 М) в условиях турбулентности допускаются после получения разрешения органа ОВД.

289. Отсчет времени удаления начинается на траверзе контрольной точки или в момент выхода ВС на курс удаления в зависимости от того, что наступает позже.

290. При построении участка удаления с контролем по времени отсчет времени для самолетов составляет:

до высоты 4250 м (14000 фут) включительно - 1 минуту;

выше 4250 м (14000 фут) - 1 минуту 30 секунд.

Для вертолетов отсчет времени по линии пути удаления составляет 1 минуту до высоты 1830 м (6000 фут) включительно.

291. Все развороты при полете в зоне ожидания выполняются с креном 25° или с угловой скоростью 3°/сек, при этом берется меньший угол крена.

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.

292. Зона ожидания применяется только к тому эшелону, для которого она установлена, или ниже, если в ней обеспечивается вертикальное эшелонирование. ВС, прибывающее первым в контрольную точку ожидания или визуальное место ожидания, выполняет полет на нижнем эшелоне, а прибывающие после него ВС, располагаются последовательно на верхних эшелонах.

293. Если правила входа и полета в зоне ожидания не опубликованы в сборниках аэронавигационной информации 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.

294. Устанавливается следующий минимальный допустимый запас высоты в зоне ожидания:

над препятствиями в равнинной местности 300 м (1000 футов);

над холмистой местностью или в горных районах 600 м (2000 футов).

295. Получив разрешение органа ОВД на освобождение зоны ожидания в указанное время, экипаж ВС корректирует полет в пределах установленной зоны ожидания.

ГЛАВА 25 ПОЛЕТЫ В УЗЛОВОМ ДИСПЕТЧЕРСКОМ РАЙОНЕ

296. Полеты в узловом диспетчерском районе выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе аэроузла (на аэродроме (вертодроме):

по внетрассовым маршрутам;

по маршрутам ОВД;

по схемам полета в зоне ожидания;

по траекториям, задаваемым органом ОВД.

297. 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 значений для максимальных приборных скоростей при вылете по стандартному маршруту согласно приложению 13 и значений приборных скоростей захода на посадку согласно приложению

14.

298. 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.

299. Если начало разворота задается моментом достижения заданного значения аэронавигационного параметра (высота, дальность, пеленг) или моментом пролета аэронавигационного средства (контрольной точки), разворот начинается без упреждения.

300. Если предусмотрен разворот на линию пути, заданную средством наведения, и момент начала разворота не указан, разворот начинается с упреждением.

301. 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.

302. 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%.

303. 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.

304. 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 значений для максимальных приборных скоростей при вылете по стандартному маршруту согласно приложению 13 и значений приборных скоростей захода на посадку согласно приложению 14.

305. Схемы вылета и захода на посадку, стандартные маршруты прибытия и вылета выполняются летными экипажами ВС с учетом влияния ветра.

306. При радиолокационном наведении органом ОВД обеспечивается безопасный пролет наземных препятствий.

307. 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.

308. 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.

309. 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.

310. Визуальный заход на посадку выполняется в соответствии с разработанной эксплуатантом процедурой, при условии, что пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами.

311. Заход на посадку по кругу выполняется по схеме, опубликованной в АИР, при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами в районе ВПП.

312. 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.

313. Заход на посадку по ПВП или ОПВП выполняется при постоянном контакте с наземными ориентирами и в соответствии с разработанной и опубликованной схемой.

314. Не допускается заход на посадку по ПВП или ОПВП, если летный экипаж не знает рельеф местности и характерные наземные ориентиры, на которых основана процедура захода на посадку.

ГЛАВА 26

ПОЛЕТЫ НА ВЕРТОЛЕТАХ

315. При выполнении авиационных работ полеты на вертолетах в целях доставки пассажиров и (или) грузов заказчика выполняются с посадками на аэродромы (вертодромы, посадочные площадки). При этом разрешается производить посадки на посадочные площадки, подобранные с воздуха, пилотам, имеющим соответствующий допуск.

316. На контролируемом аэродроме (вертодроме) командир вертолета с разрешения органа ОВД может использовать любую часть ВПП аэродрома (вертодрома) для выполнения взлета или посадки, включая специально оборудованные площадки для вертолетов.

317. При принятии решения на вылет по ПВП разрешается использовать в качестве запасных аэродромов (вертодром) посадочные площадки заказчика, имеющие инструкции по производству полетов.

318. 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.

319. Командир вертолета производит запуск, опробование двигателя (двигателей) с раскруткой несущего винта при полном составе летного экипажа.

320. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта до препятствий не должно быть менее половины диаметра несущего винта.

321. 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.

322. При выполнении АХР, учебных и тренировочных полетов контрольное висение выполняется перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом.

323. При взлете, посадке, висении и перемещении вертолета на высоте до 10 метров 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 метров;

до препятствий над палубами морских (речных) судов, приподнятыми платформами и другими специальными площадками, - согласно маркировке этих площадок и рекомендациям РЛЭ данного типа вертолета.

324. Перемещение на высоте до 10 метров выполняется, если состояние грунта или конструкция вертолета не позволяют производить руление.

325. Висение и перемещение на высоте до 10 метров разрешается при видимости не менее 500 метров и высоте облаков не ниже 50 метров независимо от минимума командира вертолета.

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

такая процедура оговорена инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (вертодроме);

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 323 настоящих Авиационных правил.

327. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 метров, а над ВС, находящимися на земле, на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

328. Посадка на подобранную с воздуха площадку выполняется после ее осмотра с воздуха в целях определения ее пригодности для посадки. Порядок осмотра определяется РЛЭ вертолета данного типа.

329. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета могут выполняться в режиме висения под руководством одного из членов экипажа согласно требованиям РЛЭ данного типа вертолета.

330. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, подобранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного (пыльного) вихря, выполняются с полетной массой, позволяющей маневрирование в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

331. При наличии на посадочной площадке снега (пыли) принимаются меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного (пыльного) вихря.

332. 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.

333. 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.

334. Висение вертолета над водной поверхностью выполняется на высоте не менее одного диаметра несущего винта.

335. При полетах в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета должна быть не менее 500 метров и обеспечивать возможность разворота на 180°. Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 метров.

336. При встрече в полете с метеоусловиями ниже установленного минимума или опасными метеоявлениями командиру вертолета разрешается выполнить посадку на площадку, подобранный с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при фактических метеоусловиях, соответствующих минимуму командира вертолета. О своих действиях командир вертолета информирует орган ОВД.

337. При посадке вертолета на площадку, подобранный 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.

338. 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 27 **ПОЛЕТЫ НА ГИДРОСАМОЛЕТАХ**

339. Полеты на гидросамолетах в целях перевозки пассажиров выполняются с посадками на гидроаэродромы.

340. При перевозке груза и почтовых отправлений, 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.

341. Организация полетов на гидроаэродроме производится в соответствии с установленными требованиями, изложенными в инструкции по производству полетов на гидроаэродроме.

342. 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.

343. 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 28 **УЧЕБНЫЕ И ТРЕНИРОВОЧНЫЕ ПОЛЕТЫ**

344. Учебные и тренировочные полеты выполняются в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил и программ подготовки летного состава данного типа ВС в узловых диспетчерских районах, с аэродромов (вертодромов) и с подготовленных посадочных площадок, по маршрутам, а также в пилотажных зонах.

345. 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.

346. При выполнении полетов с выключением двигателя (двигателей) или на предельных режимах разрешается нахождение на борту ВС одного тренируемого (обучаемого) летного экипажа.

ГЛАВА 29 **КОНТРОЛЬНЫЕ ПОЛЕТЫ**

347. Контрольные полеты ВС выполняются:

днем, при видимости не менее 2000 метров и высоте нижней границы облаков не менее 200 метров, но не ниже минимума, установленного инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (вертодроме) для контрольных полетов;

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 (вертодрома).

348. Организация и выполнение контрольных полетов ВС осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих деятельность по поддержанию летной годности гражданских ВС.

Совмещение контрольного полета с выполнением иных полетных заданий, кроме разрешенных специально уполномоченным органом случаев такого совмещения, не допускается.

ГЛАВА 30

ПОЛЕТЫ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

349. Виды авиационных работ в зависимости от их целей, правил и технологии выполнения определяются авиационными правилами, регулирующими сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС.

350. Полеты по выполнению авиационных работ осуществляются по соглашению с заказчиком в соответствии с настоящими авиационными правилами, РЛЭ, РПП, инструкциями и технологиями по видам работ.

351. Полеты на авиационных работах выполняются по ПВП, ОПВП и ППП при метеорологических условиях, установленных настоящими Авиационными правилами.

352. При выполнении отдельных видов авиационных работ с удалением от посадочной площадки не более 3 км допускается выполнение полетов с запасом топлива, уменьшенным, но не менее чем на 30 мин - для самолетов и 20 мин полета для вертолетов, по отношению к требованиям, определенным в авиационных правилах, регулирующих сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС.

353. Для выполнения авиационных работ используются аэродромы (вертодромы) и посадочные площадки, допущенные к эксплуатации. При выполнении полетов с подбором посадочных площадок с воздуха необходимо руководствоваться следующим:

353.1. полеты с подбором посадочных площадок с воздуха разрешается выполнять командирам ВС, имеющим соответствующий допуск;

353.2. 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 (вертодрома);

полеты на самолетах (кроме АХР) с посадками на посадочные площадки, подготовленные заказчиком, где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется ОВД;

первичные (в течение дня) полеты на вертолетах на посадочные площадки, подготовленные заказчиком, где отсутствуют средства радиосвязи и не осуществляется ОВД.

354. Командиру ВС по заявке представителя заказчика в целях производственной необходимости допускается изменять внутривоздушный маршрут и место посадки в пределах установленного района авиационных работ с информированием об этом органа ОВД.

355. Порядок оформления служебных пассажиров и грузов, перевозимых на ВС по заявкам заказчика, излагается в РПП эксплуатанта.

356. При выполнении авиационных работ, после посадки на промежуточном, а при повторных вылетах и на аэродроме (вертодроме) 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 (вертодромах, 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.

357. АХР выполняются для распыления, опрыскивания или рассева сыпучих или жидких материалов, средств химизации или биологических средств защиты растений. При выполнении АХР необходимо руководствоваться следующим:

357.1. 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 метров на самолетах и 2000 метров на вертолетах при высоте нижней границы облаков не ниже 150 метров;

в горной местности - при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не ниже 300 метров с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 метров;

357.2. полеты с базового аэродрома (вертодрома) к месту АХР и обратно, а также с одного аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) на другой выполняются по ПВП;

357.3. каждое ВС перед первым вылетом с базового аэродрома (вертодрома) проверяется в контрольном полете с полной полетной массой и установленной сельскохозяйственной аппаратурой. Результаты облета записываются в формуляр и бортовой журнал ВС;

357.4. командиру ВС необходимо докладывать органу ОВД о начале и об окончании работ;

357.5. до начала обработки участков командиру ВС необходимо с земли или с воздуха определить расположение препятствий и характерных ориентиров, выполняя полет по прямоугольному маршруту на высоте не менее 50 метров над препятствиями;

357.6. 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 метров, для СЛА - согласно РЛЭ;

357.7. 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 не допускаются;

357.8. полеты ВС к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по кратчайшему безопасному маршруту на высоте не менее 50 метров над препятствиями;

357.9. развороты при обработке участков над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 метров на самолетах и 30 метров на вертолетах с кренами, установленными РЛЭ ВС. Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 метров, а высоковольтные ЛЭП - не менее 20 метров;

357.10. при заходе на гон, если имеются препятствия, и выходе из него для выдерживания безопасных глиссад снижения и набора командир ВС рассчитывает 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);

357.11. 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;

357.12. полеты вдоль проводов над участками, пересеченными воздушными линиями связи и электропередач, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от проводов не менее 50 метров при скорости ветра до 8 м/сек, для СЛА - согласно РЛЭ;

с наветренной стороны на расстоянии от них не менее 50 метров при скорости ветра до 5 м/сек и не менее 100 метров при скорости ветра от 6 до 8 м/сек, для СЛА - согласно РЛЭ;

357.13. 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;

357.14. загрузку вертолета с вращающимися винтами разрешается производить только под руководством лиц ИТП;

357.15. экипажу ВС не допускается:

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.

358. В целях борьбы с пожарами выполняются полеты с использованием сливных устройств, по доставке к местам пожаров для их тушения и обратно людских ресурсов, технических и других средств борьбы с пожарами, на искусственное вызывание осадков.

Полеты по тушению пожаров с использованием сливных устройств производятся в соответствии с РЛЭ.

При выполнении доставки десантников-пожарных или спасателей с соответствующим оборудованием к месту пожара, если невозможна посадка на подобранный площадку, разрешается их десантирование парашютным способом.

359. Полеты по воздушным съемкам подразделяются на аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

359.1. перед началом полетов по воздушным съемкам заказчик и командиры летных подразделений согласовывают районы работ и маршруты полетов с заинтересованными ведомствами и органами ОрВД;

359.2. 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;

359.3. перед началом работ командир ВС осуществляет рекогносцировочный полет над районом съемок на высоте не менее безопасной;

359.4. аэрофотосъемочные полеты производятся в целях фотографирования местности с ВС, оборудованных аэрофотосъемочной аппаратурой;

359.5. полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по QNE;

359.6. при выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом командиру ВС допускается передавать управление автопилотом штурману-аэрофотосъемщику, обеспечивая при этом постоянный контроль за выдерживанием режима полета;

359.7. поисково-съемочные полеты выполняются в целях проведения различных видов аэрогеофизических съемок;

359.8. поисково-съемочные полеты выполняются на предельно малых высотах;

359.9. 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;

359.10. полеты ВС с выпускными устройствами при отсутствии автоматического тросоруба мгновенного действия не допускаются;

359.11. выполнение съемочных полетов против солнца в равнинной и холмистой местности на истинных высотах менее 100 метров при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30° не допускается;

359.12. аэросъемочные полеты выполняются в целях геологического картирования, дистанционного зондирования Земли, а также контроля за состоянием окружающей среды;

359.13. полеты выполняются на малых, средних и больших высотах с выдерживанием постоянной высоты по барометрическому высотомеру.

360. 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 выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

360.1. аэровизуальные полеты выполняются днем по ПВП на высотах над препятствиями не менее 50 метров при минимуме погоды: видимость - не менее 2000 метров, высота нижней границы облаков - не менее 150 метров;

360.2. снижение ВС для детального наблюдения объектов разрешается выполнять

до высоты не менее 10 метров над препятствиями, а при осмотре высоковольтных ЛЭП - до высоты не менее 20 метров над опорами.

361. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны, обследования и учета лесов, обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования, борьбы с разносчиками заболеваний животных. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

361.1. полеты выполняются по ПВП при минимуме погоды: видимость не менее 2000 метров, высота нижней границы облаков не менее 150 метров;

361.2. при выполнении патрулирования лесов с представителями заказчика со средствами пожаротушения на борту ВС в случаях обнаружения пожаров разрешается выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД. Снижение над низовыми пожарами разрешается по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 метров на самолетах и 100 метров на вертолетах;

361.3. сброс вымпела в пунктах приема донесений производится с высоты над препятствиями не менее 50 метров в равнинной и холмистой местности. При сбрасывании вымпелов не допускается:

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;

361.4. выполнение полетов по аэросеву леса, борьбе с вредителями и болезнями леса производится в соответствии с руководством по авиационно-химическим работам.

362. 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 выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

362.1. полеты на строительно-монтажных работах выполняются по ПВП при видимости не менее 2000 метров и высоте нижней границы облаков не менее 150 метров;

362.2. полеты в целях выполнения строительно-монтажных работ производятся в соответствии с настоящими Авиационными правилами, РЛЭ и инструкцией по конкретным видам работ;

362.3. перед выполнением строительно-монтажных работ необходимо произвести контрольный облет и висение вертолета над монтажной или разгрузочной площадкой для определения наивыгоднейших направлений подхода и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы экипажа вертолета данного типа;

362.4. 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;

362.5. для взаимодействия экипажа с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и визуальная сигнализация. В необходимых случаях назначается руководитель работ;

362.6. все перемещения ВС с грузом на внешней подвеске над технологической площадкой выполняются при наличии устойчивой радио- или иной связи между экипажем и наземной бригадой обеспечения выполнения авиационных работ.

363. Транспортно-связные полеты выполняются в целях обслуживания различных экспедиций, научных и других организаций, использующих ВС для связи, перевозки пассажиров, груза и оборудования заказчика. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

363.1. транспортно-связные полеты выполняются днем и ночью по ПВП, ОПВП и ППП;

363.2. перевозка грузов осуществляется в фюзеляже ВС и с использованием внешней подвески. Разгрузка может осуществляться после посадки ВС, в полете - методом сброса, а также с режима висения вертолета;

363.3. сброс грузов производится с парашютами и без парашютов. Сброс грузов с парашютами - с высоты не менее 150 метров. Сброс грузов без парашюта разрешается:

в равнинной местности с высоты не ниже 25 метров;

в холмистой местности не ниже 50 метров;

363.4. полеты для транспортировки грузов 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;

363.5. полеты с грузом на внешней подвеске выполняются днем - при видимости не менее 2000 метров и высоте нижней границы облаков не менее 200 метров; ночью - при видимости не менее 5000 метров и высоте нижней границы облаков не менее 450 метров;

363.6. груз, транспортируемый на внешней подвеске, подлежит сбросу 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 или пыльного вихря;

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

при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

при отказе двигателя (двигателей);

в других случаях по решению командира ВС.

364. 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 медицинской техники, лекарственных препаратов, крови и ее компонентов, органов и (или) тканей, а также выполнением санитарно-противоэпидемических мероприятий. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

364.1. степень срочности полета указывается в заявке организаций здравоохранения;

364.2. 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, при этом учитывается подготовленность экипажа для выполнения данного задания на полет;

364.3. полеты по обслуживанию организаций здравоохранения выполняются днем и ночью по ПВП, ОПВП и ППП по кратчайшим маршрутам;

364.4. к полетам для оказания экстренной медицинской помощи днем и ночью допускаются специально подготовленные экипажи (пилоты), допущенные к полетам при предельных метеорологических минимумах погоды;

364.5. посадки ВС при выполнении срочных полетов ночью разрешаются только на аэродромах (вертодромах) и посадочных площадках, имеющих оборудование для ночных полетов или световое обозначение, костры, жаровни и другое. Если посадка ВС на подобранный с воздуха площадку произведена днем, то для вылета ночью командир ВС принимает меры по оборудованию ее световой маркировкой для безопасного взлета;

364.6. в случае вынужденной посадки экипажу необходимо принять меры по доставке заболевших или медицинского груза в ближайшую организацию здравоохранения и при возможности подготовить место для посадки другого ВС.

365. Полеты на десантирование парашютистов выполняются для доставки парашютистов-пожарных или спасателей к месту назначения, если доставка их другим способом невозможна, а также тренировки парашютистов-спортсменов и любителей. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

365.1. к выполнению прыжков с парашютом допускаются лица, имеющие свидетельство парашютиста или аналогичный документ, а также лица, прошедшие соответствующую подготовку;

365.2. полеты на десантирование выполняются при видимости не менее 3000 метров и высоте нижней границы облаков на 50 метров выше высоты выброски;

365.3. разрешается выполнять десантирование парашютистов-спортсменов в разрыв облаков при общем их количестве не более 6 октантов и высоте нижней границы не менее 700 метров, только при наличии у командира ВС допуска к полетам по ППП.

366. 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 гражданской авиации и авиационной техники в Республике Беларусь. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

366.1. обзорные полеты выполняются по ПВП с аэродромов (вертодромов) и посадочных площадок, специально подобранных и оборудованных для этих целей, при видимости не менее 2000 метров и высоте нижней границы облаков не менее 150 метров;

366.2. досмотр и оформление пассажиров производится в установленном порядке.

367. Полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ осуществляются эксплуатантами ВС по договорам с заинтересованными организациями. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

367.1. программа полетов для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ должна быть согласована с эксплуатантом ВС и утверждена руководителем научной (научно-производственной) организации;

367.2. полеты по проведению экспериментальных и научно-исследовательских работ выполняются днем и в сумерках по ПВП, днем и ночью по ОПВП и ППП;

367.3. к данному виду работ допускаются наиболее подготовленные экипажи, имеющие необходимый опыт на авиационных работах.

ГЛАВА 31

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОЛЕТОВ С ОДНОГО АЭРОДРОМА (ВЕРТОДРОМА) ИЛИ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ ДВУХ И БОЛЕЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ИСТИННОЙ СКОРОСТЬЮ ПОЛЕТА ДО 300 КМ/Ч (160 УЗЛОВ)

368. Полеты выполняются при:

минимальных значениях метеорологических элементов для выполнения полетов по ПВП согласно приложению 8;

минимальных значениях метеорологических элементов при выполнении полетов по ОПВП согласно приложению 9.

369. На одном аэродроме (вертодроме, посадочной площадке) разрешаются одновременные полеты не более десяти ВС.

370. Одновременные полеты двух и более ВС с одного аэродрома (вертодрома) или посадочной площадки организуются и производятся в соответствии с инструкцией по производству полетов.

371. На ВС должны быть установлены радиостанции, позволяющие экипажам осуществлять взаимную радиосвязь на единой частоте УКВ диапазона, которая присваивается аэродрому (вертодрому, посадочной площадке).

Одновременные полеты ВС с одного аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) либо в одной зоне, если хотя бы одно из них не оборудовано средствами УКВ радиосвязи, не допускаются, и в воздухе может находиться только одно ВС.

372. 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 (вертодроме, посадочной площадке) назначается РП.

373. Обязанности РП может выполнять должностное лицо из числа командно-летного состава или персонала ОрВД, имеющее допуск к предоставлению полетно-информационного обслуживания на аэродроме (вертодроме).

374. 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.

375. РП регулярно и своевременно информирует командиров ВС об их взаимном положении и принимает все меры для предотвращения опасного сближения ВС.

376. РП выделяется УКВ радиостанция для связи с экипажами.

Порядок ведения связи на аэродроме регламентируется инструкцией по производству полетов на аэродроме (вертодроме, посадочной площадке).

377. 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;

каждому командиру ВС необходимо знать местонахождение другого ВС в районе выполнения авиационных работ;

командир ВС передает в эфир начало и окончание выполнения авиационных работ, а также курс и высоту следования на аэродром;

на каждый день полетов разрабатывается порядок (схема) разводки ВС при подходе к аэродрому (вертодрому, посадочной площадке) в соответствии с установленным кругом полетов (может устанавливаться только один круг полетов) и расположением районов авиационных работ;

не допускается выруливание на ВПП ВС для взлета, если другое ВС находится на прямой на предпосадочном снижении;

не допускается взлет за ранее взлетевшим ВС, не перешедшим в режим набора высоты;

не допускаются 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.

ГЛАВА 32

ПОЛЕТЫ ВС АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

378. К ВС АОН относятся ВС, которые используются на некоммерческой основе, в том числе планеры, дельтапланы, парапланы, легкие и СЛА, ВС любительской конструкции, аэростатические аппараты.

379. 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 авиационными правилами, регулирующими сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС;

ВС оснащено приборами, которые позволяют летному экипажу контролировать траекторию полета, выполнять любые требуемые правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного ВС, в ожидаемых условиях эксплуатации;

выполнены все виды необходимого технического обслуживания ВС;

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.

соблюдены метеорологические ограничения (командира ВС, ВС, аэродрома) на аэродроме вылета, на маршруте и аэродроме назначения и запасном аэродроме;

аэродромы (площадки), используемые при полете, технически пригодны (или соответствуют установленным требованиям);

экипаж по численности и составу отвечает требованиям РЛЭ.

380. Полеты легких и тяжелых категорий ВС АОН выполняются в соответствии с требованиями, установленными для ВС коммерческой авиации.

381. Полеты СЛА, планеров, дельтапланов, парапланов, ВС любительской конструкции, аэростатических аппаратов АОН выполняются при высоте нижней границы облаков - не ниже 450 метров и видимости - не менее 5000 метров, при этом полет по

маршруту выполняется на высоте не ниже 100 метров над препятствиями. Выполнение полетов в особых условиях (в зонах обледенения, грозовой деятельности, ливневых осадков, в условиях сильной болтанки, повышенной электрической активности атмосферы, пыльной бури) не допускается.

382. Летные проверки пилотов ВС АОН (пилотов-любителей, пилотов-планеристов, пилотов свободного аэростата) осуществляются один раз в год.

Для выполнения полетов на ВС АОН члены экипажа ВС, являющиеся обладателями свидетельств пилота коммерческой авиации (самолет, вертолет), пилота многочленного экипажа (самолет) или линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет), должны иметь действующие летные проверки в соответствии с предъявляемыми к ним требованиями.

383. При выполнении полетов на мотодельтапланах (дельтапланах), планерах, аэрошютах 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.

384. Безопасность маршрутных полетов на мотодельтапланах (дельтапланах), планерах, аэрошютах достигается:

установлением вдоль маршрута полета площадок для вынужденной посадки;

информированием экипажей других летательных аппаратов о входе в район полетов мотодельтапланов (дельтапланов), планеров, аэрошютов;

осмотрительностью экипажей.

385. При буксировке планера соблюдаются следующие условия:

командир ВС, осуществляющий 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.

386. При выполнении полетов на суперлегких ВС не допускается:

эксплуатировать суперлегкие ВС таким образом, чтобы это создавало опасность другим лицам или объектам;

бросить предметов с борта суперлегкого ВС;

эксплуатировать суперлегкий ВС если это создает опасность столкновения с другим летательным аппаратом;

эксплуатировать суперлегкий ВС над застроенными участками города или поселка, промышленными объектами, а также над скоплением людей.

При выполнении полетов на суперлегком ВС разрешается:

эксплуатировать суперлегкий ВС между восходом и заходом солнца;

выполнять полеты на суперлегком ВС только в специально выделенных, в порядке, установленном законодательством, зонах;

эксплуатировать суперлегкий ВС в визуальных метеорологических условиях, при высоте нижней границы облаков не менее 300 метров и горизонтальной видимости не менее 5000 метров.

Суперлегкие ВС должны всегда уступать путь всем ВС.

Моторные суперлегкие ВС должны уступать путь безмоторным.

387. Пилотируемые аэростатические ВС подразделяются на аэростаты и дирижабли.

388. 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.

389. Эксплуатация аэростатических ВС осуществляется с посадочных площадок, не требующих специального оснащения и разметки, удовлетворяющих требованиям безопасного взлета (подъема).

390. При выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

максимальная высота подъема регламентируется РЛЭ аэростата, а полет выполняется в соответствии с заданными органом ОВД условиями;

планирование полетов аэростатических ВС включает выбор места старта, вероятного сектора воздушного пространства, площадок для выполнения посадки;

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;

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;

площадки для посадки аэростата должны выбираться в планируемом секторе выполнения полета и на расстоянии, не превышающем располагаемую дальность полета;

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 метров;

аэростатические ВС должны иметь швартовку, оснащенную устройством быстрой отцепки, препятствующей неконтролируемому перемещению по площадке до выполнения взлета;

очередность взлета определяет организатор полетов, учитывая направление ветра для избегания соприкосновения жесткими элементами конструкций оболочек аэростатических ВС. При одновременном или раздельном взлете нескольких аэростатических ВС с одной посадочной площадки допускается соприкосновение ВС оболочками;

при одновременном нахождении в зоне нескольких аэростатических ВС не допускается скоростное маневрирование аэростатов по вертикали при выполнении взлета и посадки;

аэростат, находящийся выше, уступает пространство аэростату, находящемуся ниже;

свободные полеты аэростатических ВС производятся вне маршрутов ОВД;

при следовании в воздушном пространстве класса С допускается пересечение маршрутов ОВД аэростатическими ВС, оборудованными приемоответчиками вторичной локации, при условии обеспечения органом ОВД установленных интервалов эшелонирования с ВС, следующими по ППП. Полеты на аэростатах, не оборудованных приемоответчиками вторичной локации, выполняются в зарезервированном воздушном пространстве;

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;

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;

до начала выполнения полетов на выбранной площадке взлета производится оперативный замер направления и скорости ветра. На основании полученных результатов принимается решение о выполнении полетов;

метеорологические минимумы аэростатических ВС определяются РЛЭ;

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) не допускаются;

каждый полет аэростатического ВС сопровождается и обеспечивается наземной командой на оборудованном автомобиле, оснащенном необходимыми средствами радиосвязи, которой осуществляется поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;

аэростатические ВС, выполняющие полеты над водными акваториями, комплектуются необходимым количеством спасательных плавательных средств;

в случае вероятной посадки аэростатических ВС на водную поверхность команды сопровождения комплектуются моторными плавательными средствами;

аэростатические ВС оборудуются сбрасываемым фалом длиной не менее 50 метров.

391. В процессе полета, при необходимости изменения высоты полета, пилот аэростата получает разрешение на этот маневр у органа ОВД.

392. За 20 минут до начала запланированного снижения пилот направляет соответствующему органу ОВД следующую информацию:

- местонахождение в данный момент;
- эшелон (барометрическая высота) полета;
- расчетное время и место приземления.

393. Непосредственно перед началом снижения для окончания полета пилот аэростата передает органу ОВД свой позывной, место (район) приземления и предполагаемое время приземления.

ВД, если в заявке на полет не указывалось разрешение на полеты на всех высотах в пределах района полета.

394. На протяжении всего полета пилот аэростата прослушивает установленную радиочастоту связи работы органа ОВД, в зоне ответственности которого он находится.

395. При производстве полетов на дирижаблях допускается выполнение посадок в установленном порядке на площадки, подобранные с воздуха.

396. Командиру дирижабля (пилоту), допущенному к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха, при принятии решения на вылет по условиям ПВП разрешается использовать посадочные площадки в качестве запасных.

397. При выполнении полетов на аэродромы и посадочные площадки, на которых не обеспечивается техническое обслуживание дирижаблей, экипаж выполняет осмотр дирижабля в соответствии с РЛЭ или эквивалентным ему документом самостоятельно.

398. На аэродромах, используемых одновременно самолетами, вертолетами и дирижаблями, могут оборудоваться специальные площадки с отдельным стартом для дирижаблей.

На контролируемом аэродроме, при необходимости, командир дирижабля (пилот) с разрешения органа ОВД для взлета или посадки может использовать любую часть ВПП аэродрома.

ГЛАВА 33 ПОЛЕТЫ ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ

399. ВС, 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.

400. ВС, потерпевшим бедствие, признается ВС, разрушенное или получившее повреждение при рулении, взлете, полете или посадке, а также ВС, осуществившее вынужденную посадку вне аэродрома (вертодрома).

401. ВС, терпящее или потерпевшее бедствие, подлежит немедленному поиску и спасанию.

402. Если ВС, находящемуся в полете, грозит опасность или если ВС терпит либо потерпело бедствие, командир ВС принимает меры к сохранению жизни и здоровья людей.

403. При возникновении на борту ВС аварийной ситуации, угрожающей

безопасности полета, командир ВС подает сигнал бедствия.

404. 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.

405. В целях своевременного оказания помощи экипажам и пассажирам ВС, терпящих бедствие, органом ОВД организуется круглосуточное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц.

406. Командир ВС, принявший сигнал бедствия, сообщает об этом органу ОВД и продолжает следить за передачей информации на этой частоте радиосвязи.

407. 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.

408. Если в результате мер, принятых экипажем по предотвращению бедствия, у него возникла уверенность в безопасности дальнейшего полета до аэродрома (вертодрома) пункта назначения, командир ВС сообщает об этом органу ОВД.

409. Приняв решение произвести вынужденную посадку вне аэродрома (вертодрома), командир ВС информирует орган ОВД, предупреждает всех членов экипажа, дает указания о порядке их дальнейших действий и информирует пассажиров. Штурман (второй пилот) сообщает всем членам экипажа местоположение ВС, направление и расстояние до ближайшего аэродрома (вертодрома) или населенного пункта, а над водным пространством - направление и расстояние до берега.

410. 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 ELT должны быть постоянно включенными.

411. 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.

412. Командир ВС, первым обнаруживший терпящее бедствие воздушное или надводное судно, руководит действиями всех других прибывающих ВС до прибытия на место происшествия первого аварийно-спасательного ВС.

Если невозможно установить радиосвязь с воздушным или надводным судном, терпящим бедствие, командир ВС использует установленные сигналы.

413. 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 вымпела.

414. Если подается сигнал с земли, экипаж ВС подтверждает понят или нет этот сигнал, как изложено в пункте 413 настоящих Авиационных правил, а если это практически неосуществимо - с помощью установленных сигналов.

415. 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 радиосообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения.

ГЛАВА 34

ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ СТОЛКНОВЕНИЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

416. Не допускается сближение ВС на расстояния менее установленных интервалов эшелонирования.

417. Эшелонирование между ВС обеспечивают 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).

418. 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.

419. После завершения конфликтной ситуации между ВС летный экипаж незамедлительно восстанавливает заданный эшелон (высоту) полета и сообщает об этом соответствующему органу ОВД.

420. Процедуры, применимые со стороны органа ОВД для ВС, оборудованных БСПС, идентичны тем, которые применяются для ВС, не оборудованных БСПС.

421. Когда пилот сообщает о маневре, вызванном командой БСПС, диспетчер УВД не пытается изменить траекторию полета ВС до тех пор, пока пилот не доложит о возврате к выполнению текущего диспетчерского разрешения, но (по возможности) обеспечивает летный экипаж ВС информацией о движении. Использование БСПС не меняет обязанности пилотов по обеспечению безопасности полетов.

422. С момента прекращения экипажем ВС выполнения текущего диспетчерского разрешения в связи с выполнением им команды БСПС по предотвращению угрозы столкновения диспетчер УВД не обеспечивает интервалы эшелонирования между данным ВС и другими ВС, участвующими в конфликтной ситуации.

423. Обеспечение интервалов эшелонирования между ВС, которые были связаны с маневрированием ВС, выполняющего команды БСПС, возобновляется в случаях, когда:

диспетчер УВД подтвердил сообщение пилота о том, что ВС продолжает следовать в соответствии с предписанным диспетчерским разрешением;

диспетчер УВД подтвердил сообщение пилота о том, что ВС продолжает следовать в соответствии с предписанным диспетчерским разрешением и выдал новое диспетчерское разрешение, которое летный экипаж подтвердил.

424. 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.

425. 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.

426. 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.

427. 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.

428. 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.

429. 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 метров;

при полете по схеме захода на посадку обгон однотипных 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 метров.

430. Экипажи ВС, готовящиеся к взлому или выполняющие взлому на аэродроме (вертодроме), не контролируемом органом ОВД, имеют преимущество перед экипажами ВС, выполняющими руление.

431. На неконтролируемых органом ОВД аэродромах (вертодромах) экипаж ВС, находящийся на конечном участке захода на посадку, имеет преимущество перед экипажами ВС, движущимися по земле (воде) или находящимися в полете в узловом диспетчерском районе.

432. При приближении к неконтролируемому органом ОВД аэродрому (вертодрому) 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.

433. На контролируемых аэродромах (вертодромах) порядок руления, очередность взлетов, заходов на посадку и посадок определяет орган ОВД.

434. В период между заходом и восходом солнца на ВС, находящихся в полете, включаются аeronавигационные огни.

435. Система предупреждения о близости земли (далее - 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.

436. Пилотирующий пилот немедленно выполняет действия, направленные на вывод самолета в условия безопасного полета, если любой из членов летного экипажа обнаружил опасное сближение с землей или сработала GPWS/TAWS.

РАЗДЕЛ IV **СТАНДАРТНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ**

ГЛАВА 35 **ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ**

437. Перед полетом члены экипажа ВС проводят предполетную подготовку в соответствии с требованиями главы 9 настоящих Авиационных правил.

438. 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.

439. На грузовых ВС закрытие и открытие дверей и грузовых люков, а также эксплуатация самолетного погрузочно-разгрузочного оборудования осуществляются

подготовленным для этого авиационным персоналом.

440. 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 запертою 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.

441. В течение всего полета все члены летного экипажа, находясь на своих рабочих местах, должны пристегиваться к креслу поясными ремнями.

442. Пилоты пользуются привязными системами, включающими плечевые ремни и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно, во время взлета и посадки во всех случаях, а другие члены летного экипажа - в случаях, если плечевые ремни не мешают им выполнять свои обязанности.

443. Члены кабинного экипажа используют привязные системы, а лица, сопровождающие груз, - ремнями безопасности во время взлета и посадки.

444. Пассажиры пристегиваются 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.

445. 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.

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

447. 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.

448. 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 обязательно присутствует член кабинного экипажа.

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

450. В аварийных ситуациях, связанных с угрозой безопасности полета, члены летного экипажа покидают свои рабочие места только по указанию командира ВС.

451. 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.

452. На установленных рубежах члены летного экипажа должны проверять готовность к выполнению очередного этапа полета по карте контрольных проверок.

453. Ни одно лицо не правомочно пилотировать ВС и выполнять обязанности члена экипажа, находясь под воздействием психоактивных веществ.

ГЛАВА 36 БУКСИРОВКА

454. На контролируемом аэродроме (вертодроме) 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.

455. Лица, осуществляющие буксировку, соблюдают визуальную и радиоосмотрительность, докладывают органу ОВД о начале и окончании буксировки.

Безопасность буксировки обеспечивают лица ИТП, руководящие буксировкой.

456. Буксировка ВС выполняется с включенными аэронавигационными огнями и системой огней для предотвращения столкновений.

ГЛАВА 37 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ (ДВИГАТЕЛЕЙ)

457. На контролируемом аэродроме (вертодроме) запуск двигателя (двигателей) ВС выполняется по разрешению органа ОВД.

458. Перед запуском двигателя (двигателей) с целью выполнения полета на контролируемых аэродромах (вертодромах) 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 (вертодром) 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.

459. При запуске двигателя (двигателей) ВС летный экипаж поддерживает двустороннюю связь с ИТП, обеспечивающим выпуск ВС.

460. На ВС, не оборудованных необходимыми средствами связи, при запуске двигателя (двигателей) применяются установленные визуальные сигналы между летным экипажем и ИТП, обеспечивающим выпуск ВС.

461. По указанию органа ОВД разрешается запуск двигателей во время буксировки ВС.

ГЛАВА 38 РУЛЕНИЕ

462. Руление выполняет командир ВС или по его указанию второй пилот, если это предусмотрено РЛЭ данного типа ВС и программой летной подготовки.

463. Выруливание с места запуска двигателя (двигателей) выполняется с разрешения органа ОВД и лица ИТП, обеспечивающего выпуск ВС.

На посадочных площадках, где отсутствует орган ОВД и (или) лицо ИТП, обеспечивающее выпуск ВС, выруливание производится по усмотрению командира ВС.

464. Выруливание ВС не допускается, 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) 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.

465. В начале руления летному экипажу ВС необходимо проверить действие тормозов.

466. Руление ВС выполняется летным экипажем самостоятельно за машиной сопровождения или по сигналам лица ИТП по маршруту, указанному органом ОВД, по маркировочной разметке в соответствии с установленной на данном аэродроме (вертодроме) схемой руления.

467. На контролируемых аэродромах (вертодромах) занятие и освобождение ВПП

осуществляется в соответствии с указаниями органа аэродромного диспетчерского обслуживания.

468. На аэродромах (вертодромах) и площадках, где нет органа ОВД, маршрут руления выбирает командир ВС.

469. 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 (вертодроме);
других условий, определяющих безопасность руления.

470. 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 (вертодрома), с разрешения органа ОВД продолжает руление.

471. 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 сближении ВС на пересекающихся курсах летный экипаж ВС, видящий другое ВС справа, прекращает руление. Обгон рулящего ВС не допускается.

472. 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.

473. ВС при рулении лидируется машиной сопровождения:
днем и ночью - при видимости 400 метров и менее;
ночью - ВС с максимальной взлетной массой 30 тонн и более независимо от метеоусловий;

если маркировочная разметка рулежных 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.

474. При лидировании ВС безопасную дистанцию между машиной сопровождения и лидируемым ВС поддерживает водитель машины сопровождения.

475. 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.

476. Командир ВС выбирает скорость руления, обеспечивающую безопасность наземного движения ВС на рабочей площади аэродрома (вертодрома, посадочной площадки).

477. При установке ВС на место стоянки не по маркировочной разметке летный экипаж:

информирует об этом орган ОВД;

по согласованию с органом ОВД повторяет маневр заруливания на стоянку;

вызывает буксир для постановки ВС на место стоянки;

вызывает ИТП для передачи ВС и последующей его постановки на место стоянки лицами ИТП.

478. Руление выполняется с включенными аeronавигационными огнями и фарами:

в сумерках и ночью;

в любое время суток при видимости менее 2000 метров;

по решению командира ВС.

Система огней для предотвращения столкновений днем и ночью включается от запуска двигателей до их останова.

ГЛАВА 39

ВЗЛЕТ

479. 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 от органа ОВД.

480. 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).

481. 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.

482. На контролируемых аэродромах (вертодромах) занятие исполнительного старта и взлет осуществляются только по разрешению органа ОВД.

483. 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.

484. Если процедура подготовки к взлету предусматривает длительное нахождение ВС на ВПП, перед занятием ВПП командир ВС докладывает органу ОВД о времени задержки взлета.

485. На аэродромах (вертодромах) 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 зоне ответственности которого находится ВС.

486. Командиру ВС не допускается выполнять взлет, если:

имеются опасные метеоявления или скопления птиц, угрожающие безопасности взлета;

фактические метеоусловия ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома (вертодрома) 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.

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

488. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения, взлет необходимо прекратить немедленно. Повторный взлет на ВС до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета, не допускается.

489. Взлет ВС ночью и днем производится, как правило, с включенными фарами. После взлета фары выключаются на высоте не менее 50 метров. При взлете в тумане, осадках в виде дождя или снега и других метеоявлениях, создающих световой экран, порядок использования фар определяет командир ВС.

490. 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 (вертодроме), а также по решению

командира ВС, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.

491. Допускается взлет при попутном ветре, если это предусмотрено инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (вертодроме) при величине попутной составляющей ветра, не превышающей ограничений, установленных РЛЭ данного типа ВС.

ГЛАВА 40 НАБОР ВЫСОТЫ

492. При отсутствии на схеме вылета информации о высоте разворота после взлета разворот выполняется по достижении относительной высоты не менее 120 метров для самолетов и 90 метров для вертолетов.

493. При выполнении авиационных работ разрешается выполнение разворота после взлета на относительной высоте не менее 50 метров, если иное не предусмотрено правилами выполнения определенных видов работ.

494. Доклад о выполнении взлета на контролируемом аэродроме (вертодроме) производится:

при полетах по ППП - по достижении высоты 200 метров или в соответствии с правилами, опубликованными в сборниках аeronавигационной информации, или информации, содержащейся в сводке службы ATIS;

при полетах по ПВП - по достижении высоты 200 метров, а при полетах на высоте менее 200 метров - после набора высоты в соответствии с планом полета.

495. С момента начала разбега ВС до набора высоты 200 метров летный экипаж и соответствующий орган ОВД не ведут между собой радиообмен, за исключением ситуаций, когда возникает угроза безопасности полета.

496. На контролируемом аэродроме (вертодроме) при получении разрешения на бесступенчатый набор высоты (эшелона) полета доклад о взлете производится по указанию органа ОВД.

497. Выход ВС из воздушного пространства контролируемого аэродрома (вертодрома) осуществляется по установленной схеме вылета или в соответствии с указаниями органа ОВД.

498. 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 41 СНИЖЕНИЕ, ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА

499. 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.

500. Снижение производится по маршрутам ОВД или траекториям, задаваемым органом ОВД, на режимах, установленных требованиями РЛЭ данного типа ВС.

501. В зонах с интенсивным воздушным движением в процессе снижения с эшелона полета 100 (3050 метров) 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.

502. При заходе на посадку на контролируемом аэродроме (вертодроме), если невозможно выдержать заданные параметры полета, командир ВС сообщает об этом

органу ОВД, в зоне ответственности которого находится ВС.

503. При входе в зону ответственности органа ОВД контролируемого аэродрома (вертодрома) летный экипаж сообщает местоположение ВС, высоту полета и получает условия для захода на посадку.

504. При заходе на посадку по ППП, если на аэродроме (вертодроме) 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 (вертодрома) посадки.

505. Если при выполнении захода на посадку на контролируемом аэродроме происходит срабатывание сигнализации GPWS/TAWS, ВС переводится в набор высоты с докладом органу ОВД о выполнении маневра, за исключением случаев, когда в сборниках аeronавигационной информации для данной схемы захода на посадку имеется информация о возможном срабатывании такой сигнализации.

506. Перед заходом на посадку на контролируемом аэродроме (вертодроме) командир ВС уточняет эксплуатационные минимумы для основной и резервной системы захода на посадку и посадки.

507. На контролируемом аэродроме (вертодроме) разрешение органа ОВД для захода на посадку с указанием системы заходадается не позднее выхода ВС на контрольную точку конечного участка захода на посадку.

508. 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.

509. 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.

510. 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.

511. 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).

512. 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.

513. На контролируемом аэродроме (вертодроме) 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 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.

514. Для обеспечения безопасности захода на посадку по кругу устанавливается зона визуального маневрирования, в пределах которой учитываются препятствия при расчете относительной высоты пролета препятствий для каждой категории ВС.

515. 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.

516. 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.

517. 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.

518. 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.

519. При выполнении захода на посадку по кругу командир ВС обеспечивает:

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.

520. С точки начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС "Полосу наблюдаю" при выполнении захода на посадку по кругу завершение посадки обеспечивает командир ВС.

521. 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).

522. 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.

523. Между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС обеспечивается эшелонирование.

524. 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:

524.1. 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;

524.2. командир ВС обеспечивает интервалы 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.

525. Орган ОВД, под управлением которого осуществляется визуальный заход на посадку, обеспечивает:

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.

526. 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.

527. При выполнении визуального захода на посадку командир ВС обеспечивает:

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.

528. С момента начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС "Полосу наблюдаю" при выполнении визуального захода на посадку завершение полета обеспечивает командир ВС.

529. После начала органом ОВД выполнения радиолокационного наведения ранее выданное разрешение на заход отменяется.

530. 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.

531. 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.

532. 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.

533. 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 метров (1000 футов) относительно порога ВПП при выполнении неточного захода на посадку, если значение сообщенной видимости или контрольной RVR ниже установленного эксплуатационного метеорологического минимума аэродрома.

В случае, 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 метров (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 ВПР (МВС).

В случае, если нижняя граница облаков (вертикальная видимость) ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома, разрешается заход на посадку до ВПР (МВС).

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

При сообщении видимости и RVR используется RVR.

При наличии на аэродроме (вертодроме) нескольких ВПП решение об использовании конкретной ВПП для посадки принимается на основе значения RVR в зоне приземления, если в отношении этой ВПП сообщается более одного значения RVR.

Для продолжения захода на посадку и выполнения посадки командиру ВС необходимо установить визуальный контакт с ориентирами:

при точном заходе на посадку до достижения ВПР;

при неточном заходе на посадку командир ВС до пролета на МВС точки прерванного захода на посадку (ухода на второй круг).

534. 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.

535. Командир ВС выполняет процедуру прерванного захода на посадку, если при достижении высоты стабилизации 300 метров (1000 футов) относительно уровня аэродрома в ПМУ и 150 метров (500 футов) в ВМУ, включая визуальный заход на посадку, не выдерживаются условия стабилизированного захода на посадку.

536. 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.

537. 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) 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.

538. На контролируемом аэродроме (вертодроме) процедуру прерванного захода на посадку командир ВС выполняет по опубликованной схеме или по указанию органа ОВД.

539. 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 (вертодром).

540. В случае неуверенности в благополучном исходе посадки командир ВС может выполнить процедуру прерванного захода на посадку с любой высоты, но не ниже минимальной высоты, установленной РЛЭ данного типа ВС.

541. Прерванный заход на посадку необходимо расценивать 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.

542. Командиру ВС может выполнять повторный заход на посадку, если:

запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств после повторного захода обеспечивает уход на запасной аэродром (вертодром) с ВПР (точки прерванного захода на посадку);

фактическая погода соответствует требованиям настоящих Авиационных правил для захода на посадку и посадки.

543. На контролируемом аэродроме (вертодроме) летный экипаж ВС получает разрешение на посадку от органа ОВД на удалении не менее 1000 метров от порога ВПП.

544. Посадка ВС выполняется летным экипажем в границах зоны приземления ВПП (посадочной площадки).

ГЛАВА 42 БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНЫ) ПОЛЕТА

545. Для обеспечения безопасности полетов ВС безопасные высоты и эшелоны полета рассчитываются в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих выполнение полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь.

546. При выполнении полетов по ППП в воздушном пространстве иностранных государств, за исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета и посадки, полет ВС не выполняется ниже следующих высот:

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

при полете по внетрассовым маршрутам в равнинной и холмистой местности - ниже 300 м (1000 футов) истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия, а в горной местности - ниже 600 м (2000 футов) истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия.

ГЛАВА 43 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ВЫСОТОМЕРА. ПРАВИЛА ИЗМЕНЕНИЯ ЭШЕЛОНА (ВЫСОТЫ) ПОЛЕТА И МАРШРУТА ОВД

547. Высота (эшелон) полета определяется и выдерживается экипажем ВС по барометрическому высотомеру. При определении и выдерживании высоты (эшелона) полета необходимо руководствоваться следующим:

547.1. для повышения точности выдерживания заданного эшелона полета производится осреднение показаний высотомеров;

547.2. при полетах в воздушном пространстве с RVSM проводится процедура перекрестного контроля показаний основных высотомеров, которая указывается в РПП эксплуатанта.

548. Порядок использования барометрических высотомеров при выполнении полетов устанавливается РЛЭ, инструкцией по взаимодействию и технологии работы членов экипажа ВС данного типа, РПП эксплуатанта.

549. При проведении предполетной подготовки летный экипаж в обязательном порядке проверяет работоспособность средств вертикального эшелонирования.

550. Перевод футов в метры и метров в футы осуществляется по таблицам согласно приложениям 15 и 16 соответственно.

551. Изменение высоты (эшелона) полета допускается с разрешения органа ОВД, осуществляющего обслуживание полет данного ВС.

Изменение системы отсчета от эшелонов к абсолютной высоте и обратно происходит на высоте перехода при наборе высоты и на эшелоне перехода при снижении.

552. 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.

553. 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.

554. 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.

555. Экипаж ВС не позднее чем за 5 минут до подхода к границе района передачи информации (РПИ) получает от органа ОВД разрешение и условия для продолжения полета.

556. 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.

557. После выхода с маршрута ОВД изменение высоты (эшелона) полета производится на удалении не менее 10 км от границы маршрута ОВД.

ГЛАВА 44 **ОПРЕДЕЛЕНИЕ МИНИМАЛЬНОГО КОЛИЧЕСТВА ТОПЛИВА И МАСЛА ДЛЯ** **ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТА**

558. Вылет ВС, на борту которого фактическое количество топлива и масла меньше минимального для выполнения полета, не допускается.

Авиационная организация обеспечивает документальный учет заправки топливом. Порядок учета определяется в РПП.

559. Минимальное количество топлива для выполнения полета включает:
топливо для руления;
топливо для полета по маршруту;
запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств;
запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения;
финальный резерв топлива;
дополнительный запас топлива;
резервный запас топлива.

560. Количество топлива, необходимого для выполнения полета, устанавливается в соответствии с авиационными правилами по сертификации деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС.

561. 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 45 **ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ УСЛОВИЯХ**

562. 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.

563. Полеты в зонах обледенения на ВС, не имеющих допуска к эксплуатации в этих условиях, не выполняются.

На ВС, оборудованных противообледенительной системой, ее эксплуатация осуществляется в соответствии с РЛЭ данного типа ВС.

В случае, 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 (вертодром). Командир вертолета в данных условиях может произвести посадку на площадку, подобранныю с воздуха.

564. Полеты в зоне грозовой деятельности, сильных ливневых осадках, сильной болтанки выполняются при соблюдении следующих условий:

564.1. при принятии решения на вылет с пересечением зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир ВС учитывает:

характер гроз (внутrimассовые, фронтальные);

расположение и перемещение грозовых (ливневых) очагов, возможные маршруты их обхода;

необходимость дополнительной заправки топливом;

564.2. полеты по ППП в зоне грозовой деятельности при отсутствии или неисправности БРЛС обнаружения грозовых очагов и при отсутствии радиолокационного контроля не допускаются;

564.3. полеты по ПВП ниже эшелона перехода при наличии и прогнозировании фронтальных гроз по маршруту в горной местности не допускаются;

564.4. не допускается вход ВС в кучево-дождовую (грозовую), мощно-кучевую облачность и зону сильных ливневых осадков;

564.5. при непреднамеренном попадании ВС в кучево-дождовую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир ВС принимает меры к немедленному выходу из них;

564.6. 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;

564.7. 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;

вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков не менее 200 метров;

564.8. при невозможности обхода кучево-дождевой и мощно-кучевой облачности командир ВС прекращает выполнение полетного задания и следует на запасной аэродром (вертодром). В контролируемом воздушном пространстве командир ВС согласовывает свои действия с соответствующим органом ОВД;

564.9. при взлете и заходе на посадку в условиях сильного ливневого дождя командир ВС учитывает возможность ухудшения летных и аэродинамических характеристик ВС;

564.10. 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 (вертодроме) летный экипаж согласовывает свое решение с соответствующим органом ОВД;

564.11. 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;

564.12. пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами осуществляется в том месте, где расстояния между границами засветок на экране БРЛС не менее 50 км;

564.13. полеты над кучево-дождовыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками выполняются на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет ВС на высоте не менее 500 метров над верхней границей облаков, не превышая ограничений РЛЭ типа ВС;

564.14. 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 привязанными ремнями;

564.15. 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;

564.16. при попадании ВС в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир ВС может изменить высоту (эшелон) полета с соблюдением требований, изложенных в пункте 187 настоящих Авиационных правил;

564.17. вертикальные вихри, не связанные с облаками и обнаруживаемые визуально, командир ВС обходит стороной;

564.18. вертикальные вихри (смерчи), связанные с кучево-дождовыми облаками, обнаруживаемые визуально, командир ВС обходит на удалении не менее 30 км от их видимых боковых границ.

565. 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 появлении признаков сильной электризации необходимо руководствоваться следующим:

565.1. 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;

565.2. 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;

роверяет 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;

565.3. при попадании ВС в зону повышенной электрической активности атмосферы, угрожающей безопасности полета, командир ВС может изменить высоту (эшелон) полета с соблюдением требований, установленных в пункте 187 настоящих Авиационных правил;

566. Полеты в условиях сдвига ветра и пыльной бури выполняются при соблюдении следующих условий:

566.1. 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;

566.2. взлет, заход на посадку и посадка в условиях сильного сдвига ветра не допускаются;

566.3. при встрече с пыльной бурей на маршруте командир ВС обходит ее визуально;

566.4. изменение высоты или маршрута полета ВС в целях обхода пыльной бури выполняется по согласованию с органом ОВД, осуществляющим обслуживание полет данного ВС. При попадании ВС в условия пыльной бури и возникновении ситуации, угрожающей безопасности полета, командир ВС может изменить маршрут и (или) высоту (эшелон) полета с соблюдением требований, изложенных в пункте 187 настоящих Авиационных правил;

566.5. заход на посадку и посадка в условиях пыльной бури не допускаются.

567. При выполнении полета в горной местности:

567.1. 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;

567.2. над горными массивами с абсолютными отметками высот более 4000 метров на борту ВС обязательно находится 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 метров;

567.3. 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 в сборнике аэронавигационной информации альтернативной схеме;

567.4. 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;

567.5. 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;

567.6. при отсутствии радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового радионавигационного оборудования снижение ниже минимальной высоты не допускается. В этом случае ВС должно следовать на запасной аэродром (вертодром) на высоте (эшелоне), указанном диспетчером УВД;

567.7. командир ВС:

567.7.1. учитывает 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;

567.7.2. при выполнении полета по ПВП:

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;

567.7.3. при пересечении горного хребта по ПВП 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 метров над рельефом местности не допускаются.

568. 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 выполнении полетов необходимо руководствоваться следующим:

568.1. 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 (вертодром) или при наличии на борту достаточного количества топлива уточняет местоположение ВС методом выхода на характерный ориентир;

568.2. в контролируемом воздушном пространстве свои действия командир ВС согласовывает с соответствующим органом ОВД;

568.3. 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;

роверяет наличие и правильность размещения спасательных жилетов или равноценных плавательных средств, спасательных плотов (при необходимости), средств жизнеобеспечения людей, переносного 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;

568.4. 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;

568.5. для выполнения полетов над водным пространством ВС оснащаются аварийно-спасательными средствами в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих сертификацию деятельности по выполнению воздушных перевозок, авиационных работ на гражданских ВС;

568.6. 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.

569. Полеты ВС в полярных районах выполняются:

569.1. с учетом физико-географических и метеорологических условий этих районов, а также следующих особенностей аeronавигации, определяемых в них:

неустойчивость работы магнитных компасов;

недостаточность естественных и искусственных ориентиров;

частые изменения метеоусловий;

продолжительность полярного дня (ночи);

низкие температуры наружного воздуха;

569.2. в Южном полушарии с учетом:

обратного (видимого) суточного движения небесных светил (справа налево);

обстоятельства, что верхняя кульминация светил наблюдается не в южной, а в северной части неба;

обратного знака вертикальной составляющей магнитного поля земли;

поглощения радиоволн средневолнового диапазона при полетах над ледовым щитом;

несоответствия времен года Южного и Северного полушарий;

569.3. на ВС:

имеющих специальную окраску и снабженных специальным снаряжением, обеспечивающим возможность производить работы при автономном базировании;

оснащенных 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 могут выполняться с неполным составом оборудования, перечисленного в настоящем подпункте;

569.4. наиболее подготовленными экипажами ВС, прошедшими специальную подготовку по программе, утвержденной специально уполномоченным органом;

569.5. при условии, что при подготовке к полету экипаж ВС дополнительно:

роверяет 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;

роверяет наличие неприкосновенного запаса продуктов питания, питьевой воды, аварийных приводных передатчиков (ELT), сигнальных средств и специального снаряжения;

консультируется по вопросам аэронавигации с другими экипажами ВС, имеющими опыт полетов в данном районе;

569.6. при работах на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в Арктике и на материке Антарктиды 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;

569.7. на самолетах с лыжным шасси и на вертолетах при подборе с воздуха площадки на льду для первичной посадки;

569.8. с аэродромов (вертодромов, посадочных площадок), у которых направление полос указывается от истинного меридiana;

569.9. с подобранных на материке Антарктиды посадочных площадок, расположенных на высотах до 2000 метров над средним уровнем моря;

569.10. при осуществлении подбора посадочных площадок для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды днем при погоде:

с видимостью не менее 10000 метров;

с высотой нижней границы облаков не менее 300 метров при количестве облаков не более четырех октантов с прямым солнечным освещением;

569.11. при следующих метеорологических минимумах:

569.11.1. в Антарктиде:

при полетах по маршрутам между базовыми научными станциями с видимостью не менее 5000 метров и высотой нижней границы облаков не менее 600 метров;

при полетах вглубь материка с видимостью не менее 10000 метров и высотой нижней границы облаков не менее 700 метров;

при полетах к санно-тракторным поездам и другим объектам при десантировании грузов с воздуха с видимостью не менее 5000 метров при отсутствии низовой метели и стоковых ветров и высотой нижней границы облаков не менее 150 метров при количестве облаков не более четырех октантов;

569.11.2. в арктических условиях и при производстве ледовой разведки:

в открытом море с видимостью не менее 2000 метров и высотой нижней границы облаков не менее 150 метров;

вблизи береговой линии материка, островов и архипелагов с видимостью не менее 5000 метров при отсутствии стоковых ветров и высотой нижней границы облаков - не менее 200 метров;

569.12. в ходе ледовой разведки вблизи береговой линии материка и островов при безопасной высоте полета, которую занимает ВС, на удалении не менее 5 км до наивысшего препятствия;

569.13. в особо охраняемых районах Антарктиды - с учетом согласованных мер по охране фауны и флоры континента;

569.14. в высоких широтах Арктики и Антарктики с передачей органу ОВД своих координат каждые 30 минут независимо от запроса органа ОВД;

569.15. при организованном поисковом и аварийно-спасательном обеспечении в соответствии с нормативными правовыми актами по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ;

569.16. для передачи на корабль, береговые и внутриматериковые пункты карты ледовой обстановки или иного документа. При невозможности такой передачи по бортовой фототелеграфной аппаратуре производится их сброс с вымпелом в соответствии с утвержденными инструкциями по сбросу. При этом высота полета над корабельными мачтами должна быть не менее 25 м. Сброс вымпела не производится в холмистой и горной местности при стоковых ветрах со скоростью более 10 м/сек и на расстоянии менее 300 метров от склонов гор.

570. 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 (вертодрому) 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 46 АВАРИЙНАЯ ОБСТАНОВКА В ПОЛЕТЕ

571. Аварийная обстановка в полете, связанная с отказами авиационной техники, и действия экипажа при ее возникновении указаны в РЛЭ конкретного типа ВС.

572. О возникновении аварийной обстановки в контролируемом воздушном пространстве командир ВС сообщает органу ОВД на основной или аварийной частоте радиосвязи.

573. При возникновении аварийной обстановки командир ВС может слить часть топлива, находящегося на борту ВС, самостоятельно изменить высоту (эшелон) полета с соблюдением требований, изложенных в пункте 187 настоящих Авиационных 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.

574. 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 (вертодроме), вынужденной посадки вне аэродрома (вертодрома) или покидание ВС, если экипаж и пассажиры обеспечены парашютами.

575. 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.

576. При возникновении в полете аварийной обстановки допускается отступление от установленной фразеологии радиообмена.

577. При отказе двигателя на ВС с двумя двигателями командир ВС в зависимости от ситуации:

продолжает полет до ближайшего пригодного для посадки аэродрома (вертодрома) (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 (вертодрома) на подобранный с воздуха площадку, если дальнейшее продолжение полета не обеспечивает его безопасности.

При выключении в полете одного двигателя по любым признакам отказа (кроме пожара) на ВС с тремя или более двигателями командир ВС может продолжить полет до аэродрома (вертодрома) пункта назначения.

Если продолжение полета на работающих двигателях (двигателе) не представляется возможным и возникла реальная угроза безопасности полета, командир ВС может произвести посадку на ближайшем аэродроме (вертодроме), в том числе при фактической погоде ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома (вертодрома).

578. При возникновении пожара на ВС на взлете или в наборе высоты после взлета и невозможности его ликвидации командир ВС может:

выполнить заход на посадку на аэродроме (вертодроме) взлета по кратчайшему маршруту или с курсом, обратным взлетному, в том числе при метеоусловиях ниже установленного эксплуатационного минимума аэродрома (вертодрома);

произвести экстренную посадку на площадку, предусмотренную инструкцией по производству полетов на аэродроме (вертодроме);

произвести посадку на подобранный с воздуха площадку.

ГЛАВА 47 НЕПРЕДВИДЕННЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА В ПОЛЕТЕ

579. К непредвиденным обстоятельствам в полете относятся:

попадание ВС в опасное метеоявление;

потеря радиосвязи;

потеря ориентировки или значительное отклонение от линии заданного пути;

акт незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

внезапное ухудшение здоровья члена экипажа или пассажира;

вынужденная посадка вне аэродрома (вертодрома);

применение парашютов в аварийной ситуации;

перехват ВС в полете;

отказ или ухудшение характеристики навигационного оборудования RNAV и RVSM.

580. К опасным для полетов метеоявлениям относятся:

на аэродроме (вертодроме) вылета и посадки: гроза над аэродромом (вертодромом), 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 (вертодром) вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме (вертодроме), а командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранный с воздуха.

581. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них летный экипаж или диспетчер УВД не отвечает. При потере двусторонней радиосвязи необходимо руководствоваться следующим:

581.1. 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 ДПРМ (VOR) аэродромов, расположенных по маршруту полета и на аэродроме (вертодроме) посадки, указания и информацию органа ОВД;

581.2. за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 581.3 настоящего пункта, экипажу ВС, выполняющему контролируемый полет, при потере радиосвязи в ВМУ необходимо:

установить на приемоответчике ВОРЛ код 7600 в режиме А;

продолжить полет в ВМУ;

произвести посадку на ближайшем подходящем аэродроме (вертодроме);

сообщить о времени прибытия соответствующему органу ОВД с помощью средств наиболее быстрой передачи информации;

581.3. экипажу ВС, выполняяющему контролируемый полет по маршруту по ППП, при потере радиосвязи в ПМУ и если нет возможности выполнить полет в ВМУ необходимо:

581.3.1. 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";

581.3.2. 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 необходим для принятия соответствующих мер по ОВД и координации действий. Период в 7 минут начинается:

581.3.2.1. 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;

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;

581.3.2.2. 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;

в ранее переданное пилотом расчетное время выхода в пункт обязательной передачи донесений;

когда экипаж ВС не передает донесения о своем местоположении над пунктом обязательной передачи донесения в зависимости от того, что происходит позднее;

581.3.3. занять и выдерживать эшелон и скорость полета в соответствии с представленным планом полета;

581.3.4. 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 минимальный высоты полета, если ВС наводится по радиолокатору или выполнять полет с боковым смещением в соответствии с RNAV без определенного предела;

581.4. экипажу ВС, выполняющему контролируемый полет в узловом диспетчерском районе по ППП, при потере радиосвязи в ПМУ и, если нет возможности перейти к выполнению полета в ВМУ, необходимо:

581.4.1. при наличии возможности позвонить по телефону руководителю полетов и прослушивать частоты речевой связи радионавигационных средств;

581.4.2. при выполнении полета по STAR:

581.4.2.1. если ВС утверждено для полетов по RNAV 1:

581.4.2.1.1. 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;

581.4.2.1.2. 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 IAF в соответствии с вертикальными ограничениями;

выполнить заход и посадку;

581.4.2.1.3. 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;

581.4.2.2. 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;

581.4.3. при выполнении полета по SID:

581.4.3.1. 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;

581.4.3.2. 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.

582. При потере ориентировки или 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:

582.1. 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 (вертодром) вылета и назначения;

число лиц на борту;

располагаемое количество топлива;

582.2. в случае, если связь с ВС не устойчива или нарушена, экипажу следует занять более высокую высоту, если позволяют метеоусловия и другие обстоятельства;

582.3. оказание навигационной помощи пилоту в определении его местоположения осуществляется с помощью радиолокатора, пеленгатора, навигационных средств или посредством его ориентирования другими ВС;

582.4. пилот получает информацию о находящихся вблизи пригодных аэродромах (вертодромах), 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;

582.5. радиолокационное наведение ВС, выполняющего полет по ПВП, предоставляется только по запросу или с согласия пилота. С пилотом согласовывается тип предоставляемого радиолокационного обслуживания;

582.6. ВС, значительно отклонившееся от линии заданного пути в контролируемом воздушном пространстве, может рассматриваться органом ОВД как отклонившееся от курса или как неопознанное ВС.

583. 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. В случае, если ВС стало объектом незаконного вмешательства, необходимо руководствоваться следующим:

583.1. 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;

583.2. 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:

583.2.1. 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

583.2.2. продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах, или

583.2.3. изменить высоту и продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП, на:

150 метров (500 футов) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 метров (1000 футов), или

300 метров (1000 футов) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 метров (2000 футов).

584. 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 (вертодроме). В контролируемом воздушном пространстве докладывает о сложившейся ситуации на борту ВС соответствующему органу ОВД. Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира ВС выполняет другой член экипажа.

При ранении или внезапном ухудшении состояния здоровья командира ВС и невозможности выполнения им своих должностных обязанностей его обязанности выполняет второй пилот или проверяющий (пилот).

В случае, если продолжение полета не обеспечивает безопасности пассажиров и членов экипажа, командир ВС может выполнить вынужденную посадку вне аэродрома (вертодрома) на подобранную с воздуха площадку. В контролируемом воздушном пространстве командир ВС сообщает о решении на выполнение вынужденной посадки вне аэродрома (вертодрома) 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.

Вынужденная посадка вне аэродрома (вертодрома) выполняется в соответствии с требованиями РЛЭ конкретного типа ВС.

После вынужденной посадки вне аэродрома (вертодрома) 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.

585. При применении членами экипажа парашютов в аварийной ситуации необходимо руководствоваться следующим:

585.1. спуск с парашютом, кроме аварийного спуска, не производится, за исключением тех случаев, когда это делается согласно установленным правилам или процедурам, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и (или) разрешении, полученных от органа ОВД;

585.2. не допускается использовать или предлагать использовать парашют, если не соблюдаются требования, содержащиеся в его эксплуатационной документации к его эксплуатации, включая требования к процедурам и срокам его укладки;

585.3. правила вынужденного покидания каждого типа ВС устанавливается РПП эксплуатанта;

585.4. покидание ВС с применением парашютов в аварийных случаях применяется, если:

РЛЭ ВС предусматривает применение такого вида покидания;

каждый член экипажа и другие лица, находящиеся на борту, обеспечиваются парашютами, и имеют соответствующую подготовку по использованию парашютов и выполнению такого покидания, включая меры безопасности на борту ВС при использовании парашютного оборудования ВС;

585.5. перед покиданием ВС на парашютах экипаж по возможности проинформирует об этом орган ОВД, сообщает свое местоположение и передает 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;

585.6. члены экипажа и другие лица, находящиеся на борту, покидают ВС на парашютах по указанию командира ВС. Командир покидает ВС последним.

586. При перехвате ВС в полете:

586.1. 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;

586.2. 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;

586.3. если установлена двусторонняя радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования фраз, используемых при перехвате ВС, согласно приложению 17, передавая каждую фразу дважды.

587. При отказе или ухудшение характеристик навигационного оборудования RNAV, 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 (вертодрома), на котором устранить неисправность невозможно, данному ВС

разрешается полет до ближайшего аэродрома (вертодрома), на котором неисправность системы может быть устранена.

При полете в воздушном пространстве RNAV, если невозможno выдерживать требуемые навигационные характеристики (RNP), летный экипаж запрашивает измененное диспетчерское разрешение;

588. При отказе или ухудшение характеристик навигационного оборудования RVSM:

588.1. 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;

588.2. после доклада пилота о потери 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;

588.3. 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.

ГЛАВА 48 **НАВИГАЦИОННОЕ (ШТУРМАНСКОЕ) ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ**

589. 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.

590. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов осуществляется в целях достижения требуемой безопасности и точности навигации ВС.

Навигационное (штурманское) 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 аeronавигационной 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 авиационному персоналу необходимой аeronавигационной информации;

подготовку летного, штурманского состава и сотрудников по обеспечению полетов (полетных диспетчеров) по вопросам теории и практики воздушной навигации.

591. Заданные траектории и процедуры маневрирования формируются с целью обеспечения безопасности, регулярности и экономичности полетов и должны учитывать:

летно-технические характеристики ВС;

требуемую точность аeronавигации;

рабочие области навигационных средств;

навигационные возможности бортового оборудования;

установленные запасы высоты над препятствиями;

требования органов ОВД по обслуживанию ВС;

эксплуатационные ограничения по авиационному шуму.

592. Заданные траектории маневрирования устанавливаются для:

полета по маршрутам ОВД;
прерванного захода на посадку (ухода на второй круг);
полета в зоне ожидания.

593. 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.

594. Процедуры вылета, захода на посадку, прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) предусматривают элементы выполнения полета по траекториям, задаваемым органом ОВД.

595. 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, регламентирующих использование воздушного пространства Республики Беларусь. Районы авиационных работ, вне трассовые маршруты наносятся на аэронавигационные карты.

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.

Критерии, порядок и рекомендации по формированию траекторий для маршрутов прибытия, процедур вылета, захода на посадку, процедур прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) и ожидания устанавливаются в соответствии с авиационными правилами, регулирующими построение схем визуальных полетов и полетов по приборам.

596. Навигационное (штурманское) обеспечение полетов осуществляется на государственном и эксплуатационном уровнях:

596.1. навигационное (штурманское) обеспечение полетов на государственном уровне организуется специально уполномоченным органом и включает:

издание нормативных правовых актов по навигационному (штурманскому) обеспечению полетов;

организацию контроля соответствия служб навигационного (штурманского) обеспечения полетов, а также их продукции и услуг установленным требованиям;

контроль качества;

координацию навигационного (штурманского) 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 АИР;

596.2. навигационное (штурманское) 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 (вертодрома) первой посадки с учетом запасных аэродромов (вертодромов);

предполетное информационно-консультативное обслуживание (брифинг) летных экипажей;

консультирование персонала органов ОВД, других заинтересованных служб по вопросам навигационного обеспечения;

наличие у аэродромного органа навигационного (штурманского) обеспечения полетов контрольных экземпляров необходимых сборников аэронавигационной информации по маршрутам ОВД;

596.3. навигационное (штурманское) обеспечение полетов на эксплуатационном уровне, осуществляемое авиационными организациями (эксплуатантами), включает предоставление летным экипажам ВС:

сборников аeronавигационной информации по маршрутам ОВД на бумажных носителях, а на ВС с возможностью представления содержания сборников аeronавигационной информации - на дисплее на электронных носителях;

двух комплектов сборников аeronавигационной информации по маршрутам ОВД и полетных карт для ВС с раздельной кабиной летного экипажа и ВС с многочленным летным экипажем;

эксплуатационных минимумов аэродромов взлета, посадки и запасных, а при необходимости минимумов для выполнения 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 аeronавигационных данных, при необходимости, и таблиц аeronавигационных данных для пилотажно-навигационных комплексов и навигационных систем;

радионавигационных карт на электронных носителях, отвечающих установленным требованиям, при наличии специального разрешения в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта;

штурманского снаряжения.

597. Эксплуатанту необходимо иметь структурное подразделение для навигационного (штурманского) обеспечения полетов или назначить лицо, ответственное за навигационное (штурманское) обеспечение полетов при пользовании услугами другой организации, осуществляющей данный вид деятельности.

598. В используемые для подготовки к полету, во время полета по маршрутам ОВД сборники аeronавигационной информации должны быть своевременно внесены все действующие изменения и дополнения.

Форма, содержание и сроки обновления аeronавигационной информации (данных) на бумажных и электронных носителях должны соответствовать установленным требованиям.

599. Эксплуатант обеспечивает наличие действующих баз данных в бортовых навигационных системах ВС в соответствии с циклом регламентации и контролирования аeronавигационной информации (AIRAC).

600. Порядок навигационного (штурманского) обеспечения полетов вносится в РПП эксплуатанта.

601. Организация и контроль навигационного (штурманского) обеспечения полетов возлагается на штурманскую службу авиационной организации.

602. Контроль качества навигационного (штурманского) обеспечения включает:

оценку оснащенности маршрутов ОВД РТС, обеспечивающими установленную в данном диспетчерском районе точность аeronавигации;

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 аeronавигационной информацией;

проверку необходимого объема и качества аeronавигационной информации, предоставляемой для выполнения полетов;

анализ и обобщение выявленных нарушений навигационного (штурманского) обеспечения, разработку мероприятий по их предотвращению.

603. Оценка соответствия установленным требованиям оснащения маршрутов ОВД, выполнения аeronавигационных правил и процедур полетов, а также системы навигационного (штурманского) обеспечения полетов эксплуатантов осуществляется специально уполномоченным органом.

604. В целях совершенствования навигационного (штурманского) обеспечения полетов эксплуатант, аэродромный орган навигационного (штурманского) обеспечения

полетов и органы ОВД сообщают в специально уполномоченный орган данные обо всех случаях:

использования недостоверной аeronавигационной 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 аeronавигационной информации.

605. Каждый из перечисленных в пункте 604 настоящих Авиационных правил случаев, а также случаи столкновений ВС с препятствиями или другими ВС, произшедшие вследствие неудовлетворительного выполнения правил аeronавигации и навигационного (штурманского) обеспечения, расследуются для выявления причин и принятия мер по предотвращению подобных случаев в дальнейшем.

606. Штурманская служба эксплуатанта выполняет следующие функции:

контроль за обеспечением авиационной организации сборниками аeronавигационной информации по маршрутам ОВД издания корпорации Jeppesen, ЦАИ гражданской авиации;

разработка внетрассовых маршрутов, а также оптимизация выбора маршрутов ОВД, используемых в гражданской авиации, с целью сокращения расходов топлива и аeronавигационных 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 аeronавигационной информации, необходимой для выполнения полетов;

систематический контроль состояния сборников аeronавигационной информации по маршрутам ОВД издания корпорации Jeppesen, ЦАИ гражданской авиации, 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.

607. Должностным лицам штурманской службы авиационной организации требуется 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.

608. Командно-летный и летно-инструкторский состав штурманской службы авиационной организации систематически выполняет методические полеты по маршрутам ОВД и на аэродромы (вертодромы), используемые гражданской авиацией, для изучения их особенностей и последующего доведения до летных экипажей.

609. Для обеспечения требуемой надежности работы навигационного оборудования ВС лицам командно-летного, инспекторского и летно-инструкторского состава штурманской службы авиационной организации необходимо осуществлять систематический контроль за его исправностью и своевременно предъявлять требования

ИАС для проверки, ремонта и замены неисправной аппаратуры.

610. При осмотре и подготовке навигационно-пилотажного оборудования к полету штурман (пилот) ВС проверяет 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) делает запись в бортовой журнал ВС.

611. Комплектность и исправность бортового навигационного оборудования, своевременность подготовки его к полету, проверку и обслуживание обеспечивает ИАС авиационной организации, а за предполетную проверку в объеме требований РЛЭ и правильность эксплуатации - летный экипаж.

612. Программное обеспечение, применяемое для автоматизации предварительных навигационных расчетов (рабочих планов полетов), утверждает специально уполномоченный орган.

613. Неавтоматизированные предварительные навигационные расчеты выполняются экипажем ВС в соответствии с РЛЭ ВС и методиками расчета, приведенными в РПП эксплуатанта.

614. Результаты навигационных расчетов и исходных данных в бланках и таблицах, используемых экипажами в полете, должны соответствовать техническим характеристикам используемых бортовых навигационных средств.

615. Полетная карта является одним из основных документов для целей аeronавигации. Выполнение полетов без полетной карты не допускаются. При полетах:

615.1. ВС 1, 2 и 3-го классов, не допущенных к полетам по маршрутам RNAV, применяются:

радионавигационные карты Jeppesen и (или) ЦАИ гражданской авиации, охватывающие маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от маршрута плана полета;

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;

615.2. ВС 1, 2 и 3-го классов, допущенных к полетам по маршрутам RNAV, - радионавигационные карты издания корпорации Jeppesen и (или) ЦАИ гражданской авиации, охватывающие маршрут намеченного полета и любой маршрут, которым, возможно, придется воспользоваться в случае отклонения от маршрута плана полета;

615.3. 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:

615.3.1. для выполнения срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисковых и аварийно-спасательных работ и иных 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;

ЛЗП и расстояния между основными точками (в разрывах ЛЗП, в прямоугольниках);

ОПУ (магнитные, истинные), измеренные от опорных меридианов, и текущие МПУ - начальные (на участках маршрута большой протяженности повторяются при изменении на величину 3 - 5°) вдоль ЛЗП со стрелкой в направлении полета (при выполнении полетов с 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 локодромическими курсовыми приборами);

доминирующие высоты: в полосе по 50 км в обе стороны от оси маршрута; в узловом диспетческом районе в радиусе 50 км от - контрольной точки аэродрома (КТА) (в прямоугольниках черного цвета);

значения магнитных склонений в узловом диспетческом 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 аeronавигационной 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;

615.3.2. дополнительно в зависимости от характера выполняемого задания на полетные карты наносятся:

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 гирокомпьютерных 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);

аeronавигационные данные, условные обозначения наземных РТС и другая информация, необходимая для выполнения полета;

азимутальные круги (секторы) с центрами в точках расположения РТС. Оцифровка азимутов и расстояний выбирается произвольной, но обеспечивающей необходимую точность определения места 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 аeronавигационные карты наносятся дробью: в числителе - относительная высота, в знаменателе - превышение;

615.3.3. на аeronавигационную карту наносятся только те ограничительные пеленги, азимуты, рубежи которых ограничивают режим полета по маршрутам ОВД. Ограничительные пеленги, азимуты и рубежи, ограничивающие режим в узловых диспетческих районах, на аeronавигационную карту не наносятся;

615.3.4. при подготовке аeronавигационных карт к полету для повышения их наглядности наносятся:

черным цветом - основные точки, пункты обязательной передачи донесений, ЛЗП, расстояния, ОПУ, опорные меридианы, высоты, изображения ВПП, величины поправок;

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.

616. На борту ВС, выполняющих международные полеты, должны находиться сборники аeronавигационной информации издания корпорации Jeppesen и (или) ЦАИ гражданской авиации, охватывающие территорию расположения аэродрома пункта назначения и запасных аэродромов, за исключением случаев, когда в полете используется бортовая электронная информационная система в соответствии со специальным разрешением специально уполномоченного органа, указанным в эксплуатационных спецификациях к сертификату эксплуатанта.

Полетные карты предусматривают радиус охвата в пределах 60 минут полетного

времени от любой точки используемого маршрута.

617. Снабжение полетными картами и сборниками аэронавигационной информации издания корпорации Jeppesen, ЦАИ гражданской авиации осуществляется на основе договоров между авиационными организациями и специальными сертифицированными организациями.

Полетные карты, АИР Российской Федерации и стран СНГ, сборники аэронавигационной информации по маршрутам ОВД издания корпорации Jeppesen, ЦАИ гражданской авиации должны храниться в бюро аэронавигационной информации (штурманской службе) авиационной организации и выдаваться в установленном порядке летным экипажам ВС для выполнения полетов.

Работники бюро аэронавигационной информации (штурманской службы) обеспечивают сохранность и качественное внесение поправок и дополнений в АИР.

Летные экипажи обеспечивают сохранность и надлежащее состояние АИР по маршрутам ОВД и полетных карт.

618. Предполетное информационно-консультативное обслуживание (брифинг) летных экипажей осуществляется подразделением, которое занимается обеспечением вылета, а также обеспечением предварительной и предполетной подготовки экипажей ВС.

Функции данного подразделения определяются эксплуатантом исходя из особенностей работы авиационной организации и указываются в РПП.

619. Экипажи ВС 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.

620. Эксплуатант, осуществляющий предполетное диспетчерское обслуживание своих членов летных экипажей обеспечивает предоставление аэронавигационной и другой информации, необходимой для принятия решения на вылет и обеспечения безопасности полета.

621. Для осуществления предполетного информационно-консультативного обслуживания (брифинга) эксплуатант использует технические средства и программное обеспечение. Процедура по использованию технических средств и программного обеспечения указывается в РПП.

622. Для целей аэронавигации в качестве системы отсчета времени используется григорианский календарь и UTC, если иное не указано в сборниках аэронавигационной информации, которое выражается в часах и минутах, а при необходимости - в секундах, сутках, начиная с полуночи.

623. В авиационных организациях организуется систематическое наблюдение за точностью показаний часов в комнатах предполетной подготовки экипажей, помещениях органа ОВД, 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.

624. На ВС членам летного экипажа необходимо проверить показания бортовых часов, завести их и установить точное время.

625. 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. Минимальный перечень оборудования комнаты предполетной подготовки экипажей установлен согласно приложению 18.

626. Оборудование комнаты предполетной подготовки экипажей соответствует современным требованиям по обеспечению полетов с учетом особенностей работы авиационной организации. Перечень оборудования комнаты предполетной подготовки экипажей указывается в РПП эксплуатанта.

Приложение 1
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

СТРУКТУРА РПП

1. ЧАСТЬ А.	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ
1.1. Глава 1.	Назначение и использование РПП
1.2. Глава 2.	Организационная структура эксплуатанта. Обязанности, права и ответственность персонала, имеющего отношение к производству полетов
1.3. Глава 3.	Требования в отношении контроля рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС
1.4. Глава 4.	Навигационное оборудование и навигационные процедуры
1.5. Глава 5.	Процедуры принятия решения на вылет, выбора запасных аэродромов, выполнения полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) самолетами с двумя и более газотурбинными двигателями
1.6. Глава 6.	Ведение радиосвязи, включая процедуры при ее потере
1.7. Глава 7.	Методика расчета безопасных высот полета
1.8. Глава 8.	Эксплуатационные минимумы аэродромов
1.9. Глава 9.	Процедуры заправки топливом, включая заправку с пассажирами на борту
1.10. Глава 10.	Порядок действий командира ВС, ставшего свидетелем происшествия
1.11. Глава 11.	Состав экипажа и порядок преемственности командования
1.12. Глава 12.	Расчет необходимого для полета количества топлива, масла и спецжидкостей. Управление расходом топлива в полете
1.13. Глава 13.	Требования по обеспечению и использованию кислорода в процессе выполнения полета
1.14. Глава 14.	Контроль за массой и центровкой ВС
1.15. Глава 15.	Требования по противообледенительной защите и предупреждению обледенения ВС на земле
1.16. Глава 16.	Технические требования к рабочему плану полета
1.17. Глава 17.	Стандартные эксплуатационные процедуры для каждого этапа полета
1.18. Глава 18.	Правила вылета в непредвиденных обстоятельствах
1.19. Глава 19.	Правила полетов
1.20. Глава 20.	Система мер по предупреждению столкновений исправных ВС с землей (CFIT)
1.21. Глава 21.	Информация и инструкции при перехвате гражданских ВС силами ПВО
1.22. Глава 22.	Космическая и солнечная радиация (для самолетов, выполняющих полеты на высоте более 15000 метров)
1.23. Глава 23.	Управление безопасностью полетов и предотвращение авиационных происшествий и инцидентов
1.24. Глава 24.	Информация, инструкции и указания по перевозке опасных грузов
1.25. Глава 25.	Инструкции и указания по авиационной безопасности
1.26. Глава 26.	Контрольный перечень правил специального осмотра ВС
1.27. Глава 27.	Полетная документация, связанная с определенным полетом
1.28. Глава 28.	Указания по использованию EFB, требования к обучению и работе

	с EFB
1.29. Глава 29.	Инструкции и требования к подготовке в области использования систем автоматической посадки, HUD или эквивалентных индикаторов и, при необходимости, систем EVS, SVS или CVS
1.30. Глава 30.	Программа мониторинга полетных данных (FDM)
1.31. Глава 31.	Отслеживание полетов
2. ЧАСТЬ В.	ИНФОРМАЦИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ВС
2.1. Глава 1.	Сертификационные и эксплуатационные ограничения
2.2. Глава 2.	Порядок действий летного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуации
2.3. Глава 3.	Инструкции по эксплуатации ВС при взлете, наборе высоты со всеми работающими двигателями, характеристики захода на посадку и посадки
2.4. Глава 4.	Данные для предполетного и полетного планирования с различными значениями тяги (мощности) и скорости
2.5. Глава 5.	Инструкции и данные по расчету массы и центровки ВС
2.6. Глава 6.	Инструкции по загрузке ВС и швартовке груза
2.7. Глава 7.	Инструкции по использованию систем (оборудования)
2.8. Глава 8.	Перечень минимального оборудования (MEL) и перечень отклонений от конфигурации (CDL) для эксплуатируемых типов ВС и разрешенных специальных полетов
2.9. Глава 9.	Перечень аварийно-спасательного оборудования и инструкции по его использованию
2.10. Глава 10.	Процедуры аварийной эвакуации людей из ВС
2.11. Глава 11.	Действия кабинного экипажа в обычной, нештатной и аварийной ситуации
2.12. Глава 12.	Коды визуальных сигналов "земля - воздух"
2.13. Глава 13.	Индивидуальные особенности ВС
3. ЧАСТЬ С.	МАРШРУТЫ И АЭРОДРОМЫ
3.1. Глава 1.	Маршрутные справочные данные
3.2. Глава 2.	Информация для составления заявок на использование воздушного пространства и планов полета
3.3. Глава 3.	Климатические характеристики районов и маршрутов полета (для полетов по ПВП)
3.4. Глава 4.	Географические особенности района полетов (для полетов по ПВП)
3.5. Глава 5.	Соблюдение профилей полета
4. ЧАСТЬ D.	ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА
4.1. Глава 1.	Общие требования к подготовке авиационного персонала
4.2. Глава 2.	Программы подготовки членов летного экипажа
4.3. Глава 3.	Программы подготовки членов кабинного экипажа
4.4. Глава 4.	Программы подготовки авиационного персонала
4.5. Глава 5.	Программа подготовки сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера)
4.6. Глава 6.	Система документации в отношении подготовки авиационного персонала
5. ЧАСТЬ Е.	ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОЦЕДУРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ
5.1. Глава 1.	Службы и организации, обеспечивающие полеты
5.2. Глава 2.	Навигационное (штурманское) обеспечение полетов
5.3. Глава 3.	Метеорологическое обеспечение полетов
5.4. Глава 4.	Поддержание летной годности и техническое обслуживание ВС

5.5. Глава 5.	Обеспечение воздушных перевозок
5.6. Глава 6.	Медицинское обеспечение
5.7. Глава 7.	Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение
5.8. Глава 8.	Обеспечение горюче-смазочными материалами
5.9. Глава 9.	Организация и порядок сбора, обработки и анализа полетной информации

Приложение 2
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

Форма

АКТ
летной проверки пилота

Фамилия, инициалы	Дата:			Полетное время:
Свидетельство: N	Командир ВС	Второй пилот	Тип ВС:	Заход/посадка:
Маршрут:				Налет (день/ночь):
Метеоусловия/ 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				
3.3. Расчет взлетных данных		4.13. Посадка		
4. Выполнение полета:				
4.1. Запуск двигателей		5. Общие процедуры: 5.1. Осмотрительность 5.2. Фразеология и ведение радиосвязи		
4.2. Руление				
4.3. Взлет				
4.4. Процедуры выхода и набор высоты		5.3. Взаимодействие и технология работы 5.4. Эксплуатация оборудования и систем		
4.5. Полет по маршруту (воздушная навигация)				
4.6. Снижение				
4.7. Выдерживание схемы подхода		5.5. Принятие решений 5.6. Использование карт (листов) контрольного осмотра и проверок 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, фамилия, инициалы:
	НЕТ	Должность: 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 3
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

Форма

АКТ
летной проверки штурмана

Фамилия, инициалы	Дата:	Полетное время:	
Свидетельство: N	Маршрут:	Количество полетов:	
Тип ВС:	Аэродром:	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	
3.4. Проверка навигационного оборудования		5.4. Применение эксплуатационных процедур	
3.5. Подготовка кабины к полету		5.5. Расчет элементов полета	

4. Нормальные процедуры:		5.6. Комплексность применения средств воздушной навигации	
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)		6. Послеполетные процедуры:	
4.6. Работа при точном заходе на посадку		6.1. Выполнение послеполетных процедур	
4.7. Работа при неточном заходе на посадку			
4.8. Работа при прерванном заходе на посадку			
Замечания и рекомендации:			
Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор, фамилия, инициалы:	
		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
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

Форма

АКТ
летной проверки инженера бортового, бортмеханика

Фамилия, инициалы	Дата:	Полетное время:	
Свидетельство: N	Бортинженер (бортмеханик)	Количество полетов:	
Тип ВС:	Аэродром:		
Этапы контроля	Оценка	Этапы контроля	Оценка
1. Проверка теоретических знаний		4.5. Работа в наборе эшелона	
2. Подготовка по программе		4.6. Работа на маршруте и	

CRM		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			
3.3. Проверка документации		4.9. Работа при зарулевании на стоянку и останов двигателей	
3.4. Проверка оборудования и подготовка кабины к полету		5. Общие процедуры:	
3.5. Расчет параметров работы двигателей		5.1. Взаимодействие в экипаже	
3.6. Прием самолета		5.2. Использование карты контрольных проверок и листа контрольного осмотра	
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 ВС	
Замечания и рекомендации:			
Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор, фамилия, инициалы:	
	НЕТ	Должность: Свидетельство: N Подпись проверяемого лица:	Подпись:

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 5
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

Форма

АКТ
летной проверки бортрадиста

Фамилия, инициалы	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N		Количество полетов:
Тип ВС:	Аэропром:	
Этапы контроля	Оценка	Этапы контроля
1. Проверка теоретических	5. Общие процедуры:	

знаний			
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			
3.2. Анализ метеоинформации			
3.3. Проверка электро-, радиооборудования		5.3. Знание и практическое соблюдение правил ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена	
3.4. Подготовка кабины к полету			
4. Нормальные процедуры:			
4.1. Работа до занятия исполнительного старта		5.4. Своевременное обеспечение экипажа метеорологической информацией	
4.2. Работа на взлете		5.5. Распределение внимания на этапах полета, радиоосмотрительность	
4.3. Работа по маршруту			
4.4. Работа при заходе на посадку			
4.5. Работа при прерванном заходе на посадку		6. Послеполетные процедуры:	
4.6. Работа при заруливании на стоянку		6.1. Выполнение послеполетных процедур	
Замечания и рекомендации:			
Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор, фамилия, инициалы:	
	НЕТ	Должность:	
		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 6
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

Форма

АКТ
летной проверки бортпроводника

Фамилия, инициалы	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N	Количество 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, включая инвалидов и не сопровождающих детей	
3.3. Проверка наличия и комплектности бортового аварийно-спасательного оборудования		4.5. Ведение полетной документации	
3.4. Проверка буфетно-кухонного 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:			
4.1. Обслуживание пассажиров "С" и "Y" класса		6. Послеполетные процедуры:	
		6.1. Выполнение послеполетных процедур	
Замечания и рекомендации:			
Общий вывод проверки: Соответствует установленным требованиям	ДА	Экзаменатор, фамилия, инициалы: Должность:	
	НЕТ	Свидетельство: N Подпись проверяемого лица:	Подпись:

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 7
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

Форма

АКТ

летной проверки бортоператора

Фамилия, инициалы	Дата:	Полетное время:
Свидетельство: N	Количество 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, фамилия, инициалы:
	НЕТ	Должность: 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.

воздушных судов

**МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ ПО ПВП (ВСЕ КЛАССЫ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА)**

N п/п	Ограничение истинной скорости	Видимость у земли, м		Высота нижней границы облаков, м		Вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков, м
		днем	ночью	днем	ночью	
1	301 - 550 км/ч (160 - 295 узлов)	5000	5000	300	450	100
2	300 км/ч и менее (160 узлов)	2000	4000	150	300	50

Приложение 9
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ ПО ОПВП**

N п/п	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
1	Самолеты 4-го класса	50	250	100	300	1500	4000
2	Вертолеты	50	250	100	300	1000	4000

Приложение 10
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**ВАРИАНТЫ
ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПО ППП**

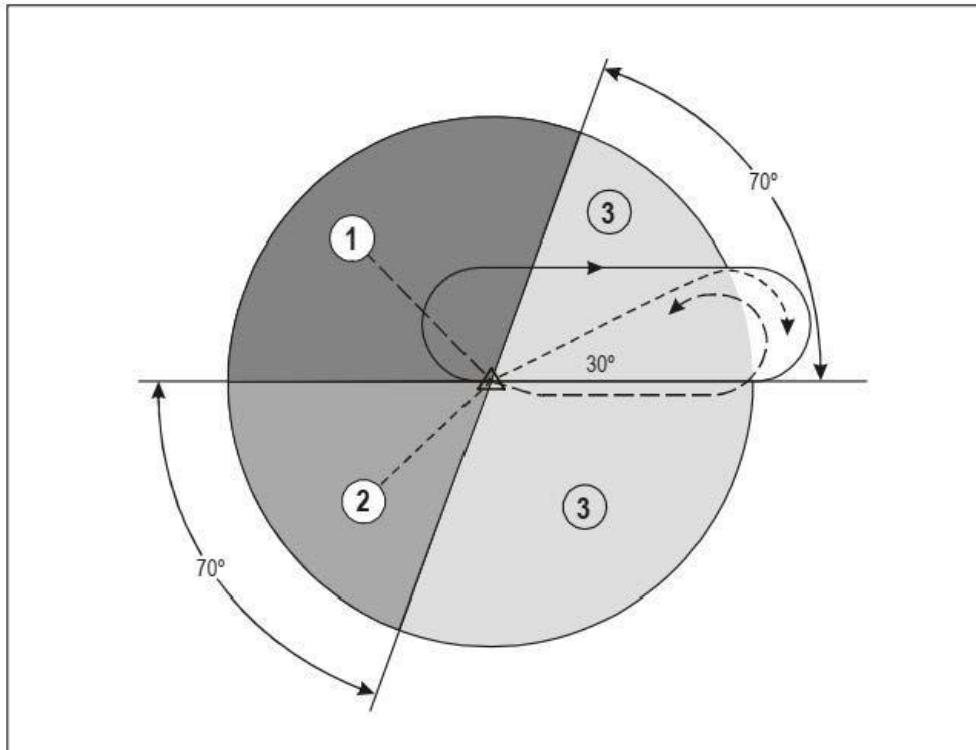
N п/п	Варианты	На аэродроме пункта назначения		Продолжительность полета до аэродрома пункта назначения по	Количество запасных аэродромов,
		фактическая погода (ВНГО,	соотношение прогноза и эксплуатационного		

		дальность видимости на ВПП/видимость, ветер)	минимума (ко времени прилета)	расчету	полет до которых обеспечивается с ВПР/МВС аэродрома пункта назначения
1	1	Не ниже установленного минимума	Прогнозируемая погода ниже минимума	До 2 ч От 2 до 5 ч	1 2 или 1
2	2	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода не ниже минимума	1 ч и более	1
3	3	Независимо от фактической погоды	Прогнозируемая погода ниже минимума	Более 5 ч	2 или 1

Приложение 11
 к Авиационным правилам
 по организации и выполнению
 полетов гражданских
 воздушных судов

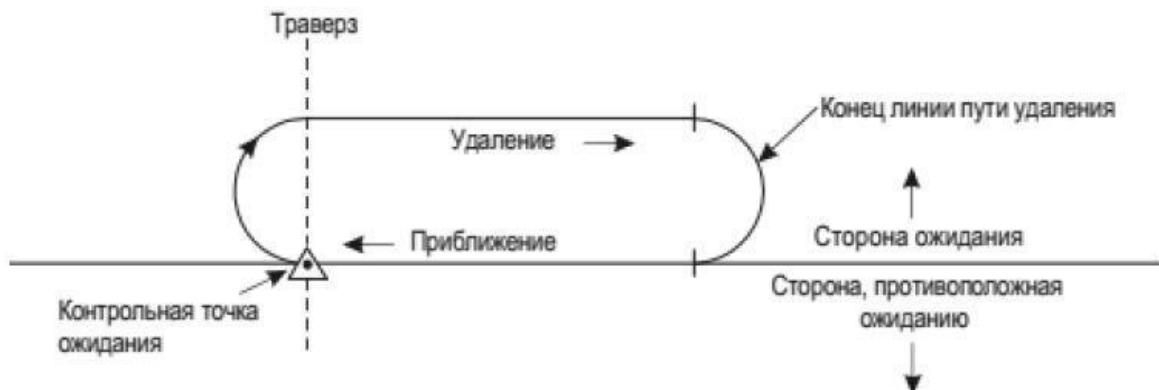
СХЕМЫ
ВЫПОЛНЕНИЯ ВХОДА В ЗОНУ ОЖИДАНИЯ И ПОЛЕТА В ЭТОЙ ЗОНЕ

1. Схема секторов входа в стандартную зону ожидания



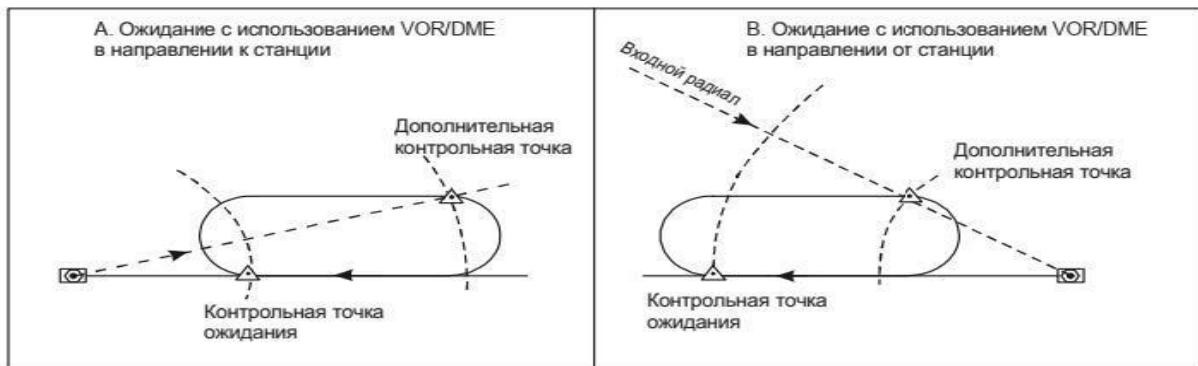
2. Типовая схема выполнения полета в зоне ожидания

А. Типовая схема ожидания (правые развороты)

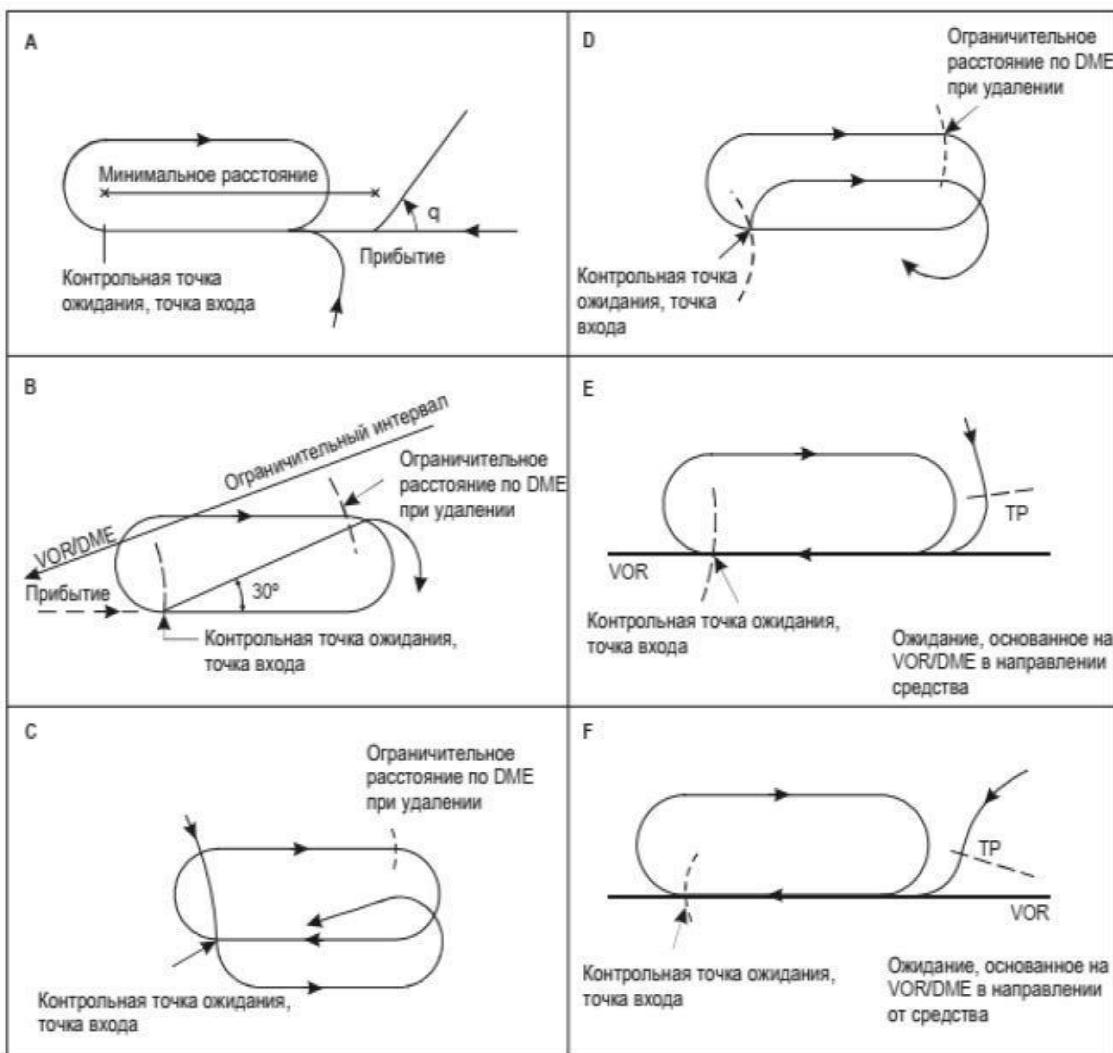


3. Схемы прибытия в зону ожидания по VOR/DME и схемы выполнения полета:

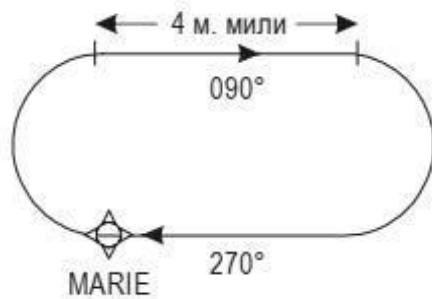
3.1. схема 1



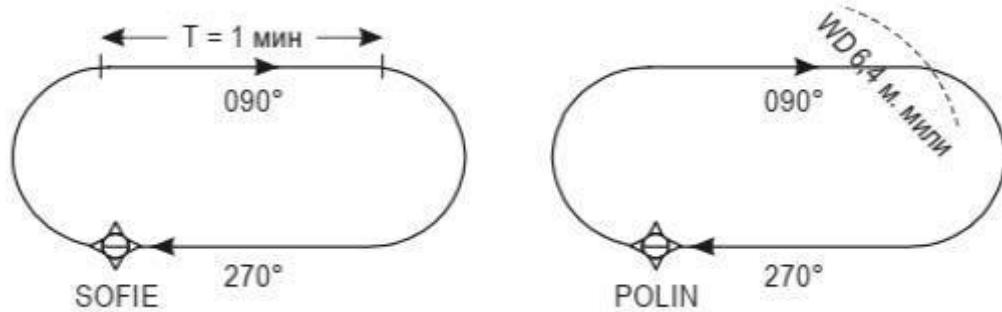
3.2. схема 2



4. Схема полета в зоне ожидания для систем RNAV с функцией ожидания



5. Схема полета в зоне ожидания для систем RNAV без функции ожидания



Приложение 12
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**МАКСИМАЛЬНЫЕ ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ
ПОЛЕТА ВС В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ**

Таблица 1

Максимальные приборные скорости полета самолетов в зоне ожидания

N п/п	Высота (эшелон) полета	Обычные условия	Условия турбулентности
1	До 4 250 метров (14 000 футов) включительно	425 км/ч (230 узлов)	520 км/ч (280 узлов)
		315 км/ч (170 узлов)	315 км/ч (170 узлов)
2	Выше 4 250 метров (14 000 футов) до 6 100 метров (20 000 футов) включительно	445 км/ч (240 узлов)	520 км/ч (280 узлов) или 0,8 М в зависимости от того, что меньше
3	Выше 6 100 метров (20 000 футов) до 10 350 метров (34 000 футов) включительно	490 км/ч (265 узлов)	
4	Выше 10 350 метров (34 000 футов)	0,83 М	

Таблица 2

Максимальные приборные скорости полета вертолетов в зоне ожидания

N п/п	Высота (эшелон) полета	Скорость
1	До 1830 метров (6000 футов) включительно	185 км/ч (100 узлов)
2	Выше 1830 метров (6000 футов)	315 км/ч (170 узлов)

Приложение 13
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**МАКСИМАЛЬНЫЕ ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ
ПРИ ВЫЛЕТЕ ПО СТАНДАРТНОМУ МАРШРУТУ**

N п/п	Категория ВС	Скорость, км/ч
1	A	225
2	B	305
3	C	490
4	D	540
5	E	560
6	H	165

Приложение 14
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ
ЗАХОДА НА ПОСАДКУ**

N п/п	Категория ВС	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
1	A	165 - 280	130 - 185	185	185	205
2	B	220 - 335	155 - 240	250	240	280
3	C	295 - 445	215 - 295	335	295	445
4	D	345 - 465	240 - 345	380	345	490
5	E	345 - 467	285 - 425	445	425	510
6	H (вертолеты)	130 - 220	110 - 165	не применяется	165	165

Приложение 15
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА ФУТОВ В МЕТРЫ
ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ВЫСОТАХ НИЖЕ НИЖНЕГО ЭШЕЛОНА ПО
АБСОЛЮТНОМУ ДАВЛЕНИЮ, ПРИВЕДЕННОМУ К СРЕДНЕМУ УРОВНЮ МОРЯ**

N п/п	Футы	Метры
1	50	15
2	100	30
3	150	50

4	200	60
5	200	85
6	300	90
7	350	105
8	400	120
9	500	150
10	600	185
11	700	215
12	800	245
13	900	275
14	1000	300
15	1500	450
16	2000	600
17	2500	750
18	3000	900
19	3500	1050
20	4000	1200
21	4500	1350
22	5000	1500
23	5500	1650
24	6000	1850

Приложение 16
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА МЕТРОВ В ФУТЫ
ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ НА ВЫСОТАХ НИЖЕ НИЖНЕГО ЭШЕЛОНА ПО
АБСОЛЮТНОМУ ДАВЛЕНИЮ, ПРИВЕДЕННОМУ К СРЕДНЕМУ УРОВНЮ МОРЯ**

N п/п	Метры	Футы
1	10	33
2	20	66
3	30	100
4	40	130
5	50	150
6	60	200
7	70	230
8	80	260
9	90	295
10	100	330
11	125	410

12	150	500
13	175	575
14	200	655
15	250	820
16	300	1000
17	350	1150
18	400	1310
19	450	1500
20	500	1640
21	600	2000
22	700	2300
23	800	2625
24	900	3000
25	1000	3280
26	1100	3610
27	1200	4000
28	1300	4260
29	1400	4590
30	1500	5000
31	1600	5250
32	1700	5580
33	1850	6000

Приложение 17
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**ФРАЗЫ,
ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ ПЕРЕХВАТЕ ВС**

N п/п	Фраза	Произношение	Значение
1	Фразы, используемые перехватывающим ВС		
1.1	CALL SIGN	КОЛ САИН	Прошу сообщить ваш позывной
1.2	FOLLOW	ФО-ЛОУ	Следуйте за мной
1.3	DESCEND	ДИ-СЕНД	Снижайтесь для выполнения посадки
1.4	YOU LAND	Ю-ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром
1.5	PROCEED	ПРО-СИИД	Следуйте своим курсом
2	Фразы, используемые перехватываемым ВС		
2.1	CALL SIGN	КОЛ САИН	Мой позывной
2.2	WILCO	ВИЛ-КО	Вас понял, выполняю
2.3	CAN NOT	КЭН НОТ	Выполнить не могу

2.4	REPEAT	РИ-ПИИТ	Повторите ваше указание
2.5	AM LOST	ЭМ ЛОСТ	Потерял ориентировку
2.6	MAYDAY	МЕЙДЕЙ	Терплю бедствие
2.7	HIJACK	ХАЙ-ДЖЕК	Захвачен
2.8	LAND...	ЛЭНД... (наименование пункта)	Требую совершить посадку (наименование пункта)
2.9	DESCEND	ДИ-СЕНД	Требую снизиться

Приложение 18
к Авиационным правилам
по организации и выполнению
полетов гражданских
воздушных судов

**МИНИМАЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ
ОБОРУДОВАНИЯ КОМНАТ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ ЭКИПАЖЕЙ**

1. Контрольные часы (время местное и UTC).
2. Компьютерное оборудование, обеспечивающее возможность выполнения автоматизированных расчетов полета.
3. Бюллетени предполетной информации (NOTAM).
4. Информация об изменениях сегментов воздушных трасс и маршрутов полетов, запретах и ограничениях.
5. Уведомления для экипажей ВС.
6. Метеорологическая информация: прогнозическая карта особых явлений погоды, прогнозические карты стандартных изобарических поверхностей, сводки TAF, SIGMET, прогнозируемые значения ветра и температуры на стандартных уровнях по маршрутам (при возможности).
7. Перечень минимального оборудования (MEL) для эксплуатируемых в авиационной организации типов ВС.
8. Бланки планов полета (FPL), генеральных деклараций, центровочных графиков.
9. Альбом с рабочими планами полета, рассчитанными по статистическим данным (при возможности).
10. Альбом с копиями повторяющихся планов полета (RPL) авиационной организации на текущий период.
11. Альбом с центровочными и весовыми данными ВС, эксплуатируемых в авиационной организации.
12. Оперативная информация, касающаяся вылетающих экипажей и направленная на обеспечение безопасного выполнения полетов.
13. Копии суточного плана выполнения рейсов в аэропорту базирования.