



AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION  
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
ПИЛОТОВ И ГРАЖДАН - ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

тел: +7 495 926 7038, факс: +7 495 989 2012

# **СБОРНИК**

## **«ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО»**

**Январь 2014**  
**[www.aopa.ru](http://www.aopa.ru)**



ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ .....	15
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-138) .....	67
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РФ (ФАП-136) .....	98
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"(ФАП-128) .....	155
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНЫМ ДИСПЕТЧЕРАМ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ" (ФАП-147) .....	234
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЛЕТНОГО, ДИСПЕТЧЕРСКОГО СОСТАВА, БОРТПРОВОДНИКОВ, КУРСАНТОВ И КАНДИДАТОВ, ПОСТУПАЮЩИХ В УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ФАП-50).....	273
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ" (ФАП-249).....	351
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"( ФАП-362).....	357
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ НА УЧАСТКЕ ЗЕМЛИ ИЛИ АКВАТОРИИ"(ФАП-69).....	405
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ЭКЗЕМПЛЯР ВОЗДУШНОГО СУДНА. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ" (ФАП-132).....	418
ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕДИНИЧНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ" (ФАП-118) .....	420
ЗАЯВЛЕНИЕ .....	445

# ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ</b> .....	15
<b>ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ</b> .....	15
Статья 1. Суверенитет в отношении воздушного пространства Российской Федерации .....	15
Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации .....	15
Статья 3. Международные договоры Российской Федерации .....	15
Статья 4. Ответственность за нарушение воздушного законодательства Российской Федерации .....	16
Статья 5. Отношения, регулируемые воздушным законодательством Российской Федерации .....	16
Статья 6. Понятие уполномоченных органов .....	16
Статья 7. Принадлежность имущества авиации .....	16
Статья 8. Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации.....	16
Статья 9. Лицензирование деятельности в области авиации .....	17
Статья 10. Приостановление действия сертификатов и их аннулирование .....	17
<b>ГЛАВА II. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ</b> .....	17
Статья 11. Использование воздушного пространства.....	17
Статья 12. Государственное регулирование использования воздушного пространства .....	18
Статья 13. Государственные приоритеты в использовании воздушного пространства .....	18
Статья 14. Организация использования воздушного пространства .....	19
Статья 15. Структура воздушного пространства.....	19
Статья 16. Порядок использования воздушного пространства .....	19
Статья 17. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства 20	
Статья 18. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства .....	20
Статья 19. Ответственность за нарушение федеральных правил использования воздушного пространства .....	20
<b>ГЛАВА III. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ</b> .....	20
Статья 20. Виды авиации.....	20
Статья 21. Гражданская авиация .....	20
Статья 22. Государственная авиация .....	20
Статья 23. Экспериментальная авиация .....	21
Статья 24. Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации .....	21
Статья 24.1. Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов....	21
Статья 25. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации.....	22
Статья 26. Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации .....	22
<b>ГЛАВА IV. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР В ОБЛАСТИ</b> .....	22
Статья 27. Утратила силу с 1 августа 2011 года. - Федеральный закон от 18.07.2011 N 242-ФЗ .....	22
Статья 28. Государственный надзор в области гражданской авиации.....	22

Статьи 29 - 31. Утратили силу с 1 АВГУСТА 2011 ГОДА. - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН ОТ 18.07.2011 N 242-ФЗ .....	23
<b>ГЛАВА V. ВОЗДУШНЫЕ СУДА .....</b>	<b>23</b>
Статья 32. Воздушное судно .....	23
Статья 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов .....	24
Статья 34. Обозначения, наносимые на воздушные суда .....	25
Статья 35. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации .....	26
Статья 36. Допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов .....	26
Статья 37. Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов .....	26
Статья 38. Позывной радиосигнал воздушного судна .....	28
Статья 39. Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами .....	28
<b>ГЛАВА VI. АЭРОДРОМЫ, АЭРОПОРТЫ И ОБЪЕКТЫ ЕДИНОЙ .....</b>	<b>28</b>
Статья 40. Аэродромы и аэропорты .....	28
Статья 41. Государственная регистрация аэродромов и аэропортов .....	29
Статья 42. Объекты единой системы организации воздушного движения .....	30
Статья 43. Предоставление земельного участка или поверхностного водного объекта .....	30
Статья 44. Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования .....	30
Статья 45. Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения .....	30
Статья 46. Строительство в пределах приаэродромной территории .....	30
Статья 47. Размещение различных объектов в районе аэродрома .....	31
Статья 48. Сертификация гражданских аэродромов и аэропортов, а также объектов единой системы организации воздушного движения .....	31
Статья 49. Допуск к эксплуатации аэродромов и аэропортов .....	31
Статья 50. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах .....	32
Статья 51. Маркировка зданий и сооружений .....	32
<b>ГЛАВА VII. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ .....</b>	<b>32</b>
Статья 52. Понятие авиационного персонала .....	32
Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности .....	33
Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации .....	34
Статья 55. Признание свидетельства иностранного государства, выданного лицу из числа авиационного персонала .....	34
<b>ГЛАВА VIII. ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА .....</b>	<b>35</b>
Статья 56. Экипаж воздушного судна .....	35
Статья 57. Командир воздушного судна .....	35
Статья 58. Права командира воздушного судна .....	35
Статья 59. Действия экипажа воздушного судна в случае бедствия .....	36
Статья 60. Оказание помощи судам и людям, находящимся в опасности .....	36
<b>ГЛАВА IX. АВИАЦИОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ .....</b>	<b>36</b>

Статья 61. Авиационное предприятие и эксплуатант.....	36
Статья 62. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации российских авиационных предприятий и российских индивидуальных предпринимателей.....	37
Статья 63. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей.....	37
Статья 64. Тарифы на услуги в области гражданской авиации и сборы за данные услуги, правила продажи перевозочных документов.....	38
Статья 65. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей.....	38
<b>ГЛАВА X. ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....</b>	<b>39</b>
Статья 66. Допуск к полету воздушного судна.....	39
Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна.....	39
Статья 68. Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна.....	39
Статья 69. Обеспечение полетов воздушных судов.....	40
Статья 70. План полета воздушного судна.....	40
Статья 71. Радиосвязь с воздушным судном.....	40
Статья 72. Полет воздушного судна над населенными пунктами.....	41
Статья 73. Демонстрационный полет воздушного судна.....	41
Статья 74. Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью.....	41
Статья 75. Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна.....	41
Статья 76. Аренда каналов связи.....	41
Статья 77. Использование средств связи общего назначения.....	42
Статья 78. Осуществление радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними.....	42
<b>ГЛАВА XI. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....</b>	<b>42</b>
Статья 79. Международные полеты воздушных судов.....	42
Статья 80. Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов.....	43
Статья 81. Признание на территории Российской Федерации судовых документов, имеющихся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств.....	43
Статья 82. Применение паспортных, таможенных и иных правил при выполнении международных полетов воздушных судов.....	43
<b>ГЛАВА XII. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ.....</b>	<b>43</b>
Статья 83. Авиационная безопасность.....	43
Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности.....	44
Статья 85. Предполетный и послеполетный досмотры.....	45
Статья 85.1. Персональные данные пассажиров воздушных судов.....	46
<b>ГЛАВА XIII. ПОИСК И СПАСАНИЕ.....</b>	<b>46</b>
Статья 86. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно.....	46
Статья 87. Сигналы бедствия.....	46
Статья 88. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей.....	46
Статья 89. Обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ.....	47
Статья 90. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома.....	47
Статья 91. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов.....	47

ИХ Пассажиров и экипажей в районах открытого моря и на территориях иностранных государств .....	47
Статья 92. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах .....	48
Статья 93. Оповещение о потерпевшем бедствие воздушном судне.....	48
Статья 94. Прекращение поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа .....	48
<b>ГЛАВА XIV. РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО.....</b>	<b>49</b>
Статья 95. Цели и порядок расследования авиационного происшествия или инцидента .....	49
Статья 96. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента .....	49
Статья 97. Сохранение доказательственных материалов .....	50
Статья 98. Обеспечение работ на месте авиационного происшествия или инцидента .....	50
Статья 99. Финансирование работ по расследованию авиационного происшествия или инцидента .....	50
<b>ГЛАВА XV. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....</b>	<b>51</b>
Статья 100. Перевозчик и пассажир .....	51
Статья 101. Воздушные перевозки .....	51
Статья 102. Выполнение правил воздушных перевозок .....	51
Статья 103. Договор воздушной перевозки пассажира. Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты .....	51
Статья 104. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).....	52
Статья 105. Перевозочные документы.....	52
Статья 106. Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов .....	53
Статья 106.1. Особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности .....	53
Статья 107. Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза .....	55
Статья 108. Прекращение по инициативе пассажира воздушного судна действия договора воздушной перевозки пассажира .....	56
Статья 109. Срок доставки груза .....	56
Статья 110. Изменение договора воздушной перевозки груза .....	56
Статья 111. Получение груза в пункте назначения .....	57
Статья 112. Неполучение груза.....	57
Статья 113. Воздушная перевозка опасных грузов.....	57
<b>ГЛАВА XVI. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ.....</b>	<b>57</b>
Статья 114. Авиационные работы .....	57
Статья 115. Договор на выполнение авиационных работ .....	58
<b>ГЛАВА XVII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА,.....</b>	<b>58</b>
Статья 116. Общие принципы ответственности .....	58
Статья 117. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна .....	58
Статья 118. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире .....	59
Статья 119. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире .....	59
Статья 120. Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа	

или ГРУЗА .....	60
Статья 121. Ответственность грузоотправителя .....	60
Статья 122. Ответственность перевозчика за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты .....	60
Статья 123. Соглашения о повышении пределов ответственности перевозчика .....	60
Статья 124. Порядок предъявления требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты .....	60
Статья 125. Лица, имеющие право на предъявление требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты .....	61
Статья 126. Срок предъявления претензии к перевозчику при внутренних воздушных перевозках .....	62
Статья 127. Срок предъявления претензии к перевозчику при международных воздушных перевозках .....	62
Статья 128. Начало течения срока исковой давности .....	62
Статья 129. Ответственность за вред, причиненный при столкновении воздушных судов .....	62
Статья 130. Размеры ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке .....	63
Статья 131. Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами .....	63
Статья 132. Обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна .....	63
Статья 133. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна .....	63
Статья 134. Обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем .....	64
Статья 135. Обязательное страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах .....	64
<b>ГЛАВА XVIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....</b>	<b>64</b>
Статья 136. Введение в действие настоящего Кодекса .....	64
Статья 137. Порядок применения положений настоящего Кодекса .....	65

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-138) .....**

I. Общие положения .....	67
II. Структура и классификация воздушного пространства .....	71
Структура воздушного пространства .....	71
Классификация воздушного пространства .....	71
Установление и использование структуры воздушного пространства .....	72
Установление классификации воздушного пространства .....	79
Эшелонирование .....	79
Правила пересечения государственной границы Российской Федерации .....	83
III. Планирование и координирование использования воздушного пространства ...	85
IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования .....	87
воздушного пространства .....	87
Разрешительный порядок использования .....	87
воздушного пространства .....	87
Уведомительный порядок использования воздушного пространства .....	90
V. Организация воздушного движения .....	90



VI. ЗАПРЕЩЕНИЕ ИЛИ ОГРАНИЧЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА .....	91
VII. КОНТРОЛЬ ЗА СОБЛЮДЕНИЕМ ТРЕБОВАНИЙ НАСТОЯЩИХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРАВИЛ .....	92
ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.....	96
<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-136) .....</b>	<b>98</b>
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	98
II. ВИДЫ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.....	104
III. МИНИМУМЫ .....	105
IV. БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНЫ) ПОЛЕТА .....	105
V. ОПРЕДЕЛЕНИЕ, ВЫДЕРЖИВАНИЕ И ИЗМЕНЕНИЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНА) ПОЛЕТА. ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ВЫСОТОМЕРОВ .....	106
VI. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ .....	108
VII. ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПО РАБОЧЕЙ ПЛОЩАДИ АЭРОДРОМА .....	110
VIII. ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ .....	111
IX. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ.....	111
X. ПОЛЕТЫ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА).....	111
XI. ПОЛЕТЫ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ.....	112
XII. ПОЛЕТЫ ПО ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ И МЕСТНЫМ ВОЗДУШНЫМ ЛИНИЯМ .....	113
XIII. ПРАВИЛА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС .....	113
XIV. ПОЛЕТЫ ПО МАРШРУТАМ .....	114
XV. ПОЛЕТЫ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ПРИГРАНИЧНОЙ ПОЛОСЫ.....	114
XVI. ПОЛЕТЫ В СПЕЦИАЛЬНЫХ РАЙОНАХ .....	114
XVII. ОСОБЕННОСТИ ПОЛЕТОВ НАД НАСЕЛЕННЫМИ ПУНКТАМИ .....	115
XVIII. ПОЛЕТЫ С ПАЛУБЫ ВОЕННОГО КОРАБЛЯ (НЕВОЕННОГО СУДНА) И ПЛАВУЧЕЙ ПЛАТФОРМЫ .....	115
XIX. ПОЛЕТЫ В РАЙОНАХ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ .....	115
XX. ПОЛЕТЫ В ЗОНАХ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ .....	116
XXI. ПОЛЕТЫ ПРИ ПОИСКЕ И СПАСАНИИ .....	116
XXII. ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ .....	116
XXIII. ПОЛЕТЫ ГИДРОСАМОЛЕТОВ .....	117
XXIV. ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ .....	117
XXV. ПОЛЕТЫ СВЕРХЛЕГКИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ .....	118
XXVI. ПОЛЕТЫ НА БУКСИРОВКУ.....	118
XXVII. ПОЛЕТЫ НА СВЕРХЗВУКОВЫХ СКОРОСТЯХ.....	118
XXVIII. ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ДЕМОНСТРАЦИОННЫХ ПОЛЕТОВ .....	118
XXIX. ГРУППОВЫЕ ПОЛЕТЫ .....	119
XXX. ДОЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ В ПОЛЕТЕ.....	119
XXXI. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ .....	119
XXXII. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ГРОЗОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СИЛЬНЫХ ЛИВНЕВЫХ ОСАДКОВ.....	119
XXXIII. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ ВОЗДУХА (БОЛТАНКИ) .....	120
XXXIV. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ПОВЫШЕННОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ АТМОСФЕРЫ ..	120
XXXV. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ПЫЛЬНОЙ БУРИ .....	120
XXXVI. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ГОРНОЙ МЕСТНОСТИ.....	121
XXXVII. ПОЛЕТЫ НАД БЕЗОРИЕНТИРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ И ПУСТЫНЕЙ .....	121
XXXVIII. ПОЛЕТЫ НАД ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ .....	121
XXXIX. ПОЛЕТЫ В ПОЛЯРНЫХ РАЙОНАХ .....	122
XL. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ СЛОЖНОЙ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ .....	122
XLI. ПОЛЕТЫ НА МАЛЫХ И ПРЕДЕЛЬНО МАЛЫХ ВЫСОТАХ .....	122
XLII. ПОЛЕТЫ В СТРАТОСФЕРЕ.....	123

XLIII. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТА, В ТОМ ЧИСЛЕ СВЯЗАННОЙ С АКТОМ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА.....	123
XLIV. ПОПАДАНИЕ В МЕТЕОУСЛОВИЯ, К ПОЛЕТАМ В КОТОРЫХ ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА НЕ ПОДГОТОВЛЕН .....	123
XLV. ПОТЕРЯ ОРИЕНТИРОВКИ.....	124
XLVI. ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА ВНЕ АЭРОДРОМА.....	124
XLVII. ОТКАЗ СИСТЕМ (АГРЕГАТОВ) ВОЗДУШНОГО СУДНА, ПРИВОДЯЩИЙ К НЕОБХОДИМОСТИ ИЗМЕНЕНИЯ ПЛАНА ПОЛЕТА, В ТОМ ЧИСЛЕ К ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ.....	125
XLVIII. ОТКАЗ БОРТОВЫХ ИЛИ НАЗЕМНЫХ СИСТЕМ (СРЕДСТВ) РАДИОСВЯЗИ .....	125
XLIX. ОТКАЗ РАДИОЛОКАЦИОННЫХ СРЕДСТВ В РАЙОНЕ ОВД, РАДИОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НА АЭРОДРОМЕ ПОСАДКИ .....	126
L. ВНЕЗАПНОЕ УХУЖДЕНИЕ СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ИЛИ РАНЕНИЕ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА (ПАССАЖИРОВ) .....	126
LI. ПРАВИЛА ДЕЙСТВИЙ ВОЗДУШНОГО СУДНА-ПЕРЕХВАТЧИКА И ВОЗДУШНОГО СУДНА-НАРУШИТЕЛЯ .....	127
LII. ОБЩИЕ ПРАВИЛА РАДИОСВЯЗИ МЕЖДУ ЭКИПАЖЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ОРГАНОМ ОВД (УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ) .....	128
Единая методика расчета высот (эшелонов) полета воздушного судна.....	129
1. Расчет безопасной высоты круга полетов над аэродромом: .....	129
2. Расчет безопасной высоты полета (высоты перехода) в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (районе аэроузла):.....	129
3. Расчет безопасной высоты полета ниже нижнего (безопасного) эшелона:.....	130
4. Расчет нижнего (безопасного) эшелона полета: .....	130
5. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) района аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (района аэроузла): .....	131
6. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) в районе ЕС ОрВД:..	131
7. Расчет высоты перехода района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД): .....	132
Сигналы для аэродромного движения .....	134
I. Световые сигналы и сигналы, передаваемые органом ОВД (управления полетами) с помощью сигнальных ракет.....	134
II. Подтверждение принятия сигналов экипажем воздушного судна .....	134
III. Наземные визуальные сигналы .....	135
Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле .....	140
I. Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру воздушного судна.....	140
II. Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения .....	148
Порядок передачи сигнала и сообщения о бедствии.....	150
I. Передача сигнала бедствия .....	150
II. Передача сообщения о бедствии .....	150
III. Передача сообщения, если опасность миновала.....	151
IV. Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения).....	151
Перечень сигналов воздушного судна-перехватчика и воздушного судна-нарушителя .....	152
I. Сигналы-команды, подаваемые воздушным судном-перехватчиком, и сигналы-ответы воздушного судна-нарушителя .....	152
II. Сигналы-ответы воздушного судна-перехватчика и сигналы-команды воздушного судна-нарушителя.....	153

<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" (ФАП-128).....</b>	<b>155</b>
--	------------

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	155
II. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ПОДГОТОВКИ К ПОЛЕТАМ .....	155
Подготовка к полету .....	155
Запас кислорода .....	158
Полеты в условиях обледенения.....	159
Учет эксплуатационных ограничений воздушных судов .....	159
Бортовые приборы и оборудование.....	159
Руководства и судовые документы.....	162
Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании .....	164
Инженерно-авиационное обеспечение .....	164
Техническое обслуживание воздушного судна .....	164
III. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ .....	165
Основные требования .....	165
Установка барометрического высотомера .....	168
Минимальная высота полета.....	169
Правила визуальных полетов .....	170
Правила полетов по приборам .....	170
Руление .....	171
Взлет.....	173
Набор высоты .....	174
Крейсерский полет (полет по маршруту).....	174
Снижение, заход на посадку и посадка .....	175
Особенности полетов на вертолетах .....	179
Особенности выполнения полетов на гидросамолетах.....	181
Полеты в особых условиях и особые случаи в полете.....	181
Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы .....	182
Учебные полеты и имитация полета по приборам .....	183
Контрольные полеты (облеты).....	183
Акробатические полеты.....	183
Использование парашютов.....	184
Буксировка планеров .....	184
IV. ТРЕБОВАНИЯ К ПОДГОТОВКЕ И ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ, НЕ ОТНОСЯЩИХСЯ К ЛЕГКИМ ИЛИ СВЕРХЛЕГКИМ .....	185
Общие требования .....	185
Подготовка к полетам .....	186
Учет ограничений летно-технических характеристик .....	187
Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование .....	188
Электронные навигационные данные .....	188
Допуск экипажа ВС к полету .....	189
V. ПРАВИЛА ПОДГОТОВКИ И ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	189
Общие требования .....	189
Эксплуатационные минимумы аэродромов.....	194
Учет заправки топливом и маслом .....	196
Рабочее время, полетное время и время отдыха.....	196
Подготовка к полету .....	196
Запасные аэродромы.....	197
Метеорологические условия .....	199
Запас топлива и масла.....	200
Дополнительные требования при выполнении полетов .....	202
Учет ограничений летно-технических характеристик .....	203
Учет сведений о препятствиях.....	205

Судовые документы .....	205
Перечни минимального исправного оборудования .....	206
Бортовые приборы и оборудование .....	208
Допуск экипажа воздушного судна к полету .....	209
Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) .....	215
Авиационная безопасность .....	216
VI. ОБЩИЕ ПРАВИЛА ВЫПОЛНЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ .....	217
VII. ПРАВИЛА ВЫПОЛНЕНИЯ ВИДОВ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ .....	218
Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве .....	218
Воздушные съемки .....	219
Лесоавиационные работы .....	220
Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы .....	220
Работы с целью оказания срочной медицинской помощи .....	221
VIII. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ .....	221
Авиатопливообеспечение полетов .....	221
Аварийно-спасательное обеспечение полетов .....	222
Медицинское обеспечение полетов .....	222
Аэродромное обеспечение полетов .....	222
Метеорологическое обеспечение полетов .....	224
Орнитологическое обеспечение полетов .....	224
Обеспечение авиационной безопасности .....	225
Электросветотехническое обеспечение полетов .....	225
IX. АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ .....	226
ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ .....	227

<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНЫМ ДИСПЕТЧЕРАМ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ" (ФАП-147) .....</b>	<b>234</b>
---	------------

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	234
II. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ .....	236
III. ТРЕБОВАНИЯ К ЧАСТНОМУ ПИЛОТУ .....	239
IV. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА КОММЕРЧЕСКОГО ПИЛОТА .....	242
V. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТА МНОГОЧЛЕННОГО ЭКИПАЖА САМОЛЕТА .....	246
VI. ТРЕБОВАНИЯ К ЛИНЕЙНОМУ ПИЛОТУ .....	247
VII. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА .....	250
VIII. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОБЛАДАТЕЛЮ .....	252
IX. ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТУ ПЛАНЕРА .....	252
X. ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТУ СВОБОДНОГО АЭРОСТАТА .....	254
XI. ТРЕБОВАНИЯ К ПИЛОТУ СВЕРХЛЕГКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА .....	255
XII. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА ШТУРМАНА .....	257
XIII. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА .....	259
XIV. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА БОРТРАДИСТА .....	260
XV. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА БОРТПРОВОДНИКА .....	261
XVI. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА БОРТОПЕРАТОРА .....	262
XVII. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА СПЕЦИАЛИСТА .....	263
XVIII. ТРЕБОВАНИЯ К СОТРУДНИКУ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ/ПОЛЕТНОМУ ДИСПЕТЧЕРУ .....	266
XIX. ТРЕБОВАНИЯ К ОБЛАДАТЕЛЮ СВИДЕТЕЛЬСТВА ЛЕТЧИКА-НАБЛЮДАТЕЛЯ .....	267
ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ .....	269

Сведения, указываемые в свидетельствах, выдаваемых в соответствии с настоящими Правилами .....	271
--	-----

<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЛЕТНОГО, ДИСПЕТЧЕРСКОГО СОСТАВА, БОРТПРОВОДНИКОВ, КУРСАНТОВ И КАНДИДАТОВ, ПОСТУПАЮЩИХ В УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ФАП-50) .....</b>	<b>273</b>
---	------------

I. Общие положения .....	273
II. Порядок медицинского освидетельствования .....	274
III. Порядок вынесения медицинских заключений во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) .....	277
IV. Оформление медицинской документации во ВЛЭК ГА .....	278
V. Организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период .....	280
МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	282
ПЕРЕЧЕНЬ МЕДИЦИНСКОЙ АППАРАТУРЫ И ИНСТРУМЕНТАРИЯ ВЛЭК ГА	283
ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ, НА ОСНОВАНИИ КОТОРЫХ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ГОДНОСТЬ К ЛЕТНОЙ РАБОТЕ, РАБОТЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, РАБОТЕ БОРТПРОВОДНИКОМ, БОРТОПЕРАТОРОМ, ПИЛОТОМ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ И ОБУЧЕНИЮ В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ .....	286
МЕДИЦИНСКИЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К РАБОТЕ В ПОЛЯРНЫХ ЭКСПЕДИЦИЯХ, СТРАНАХ С ЖАРКИМ КЛИМАТОМ СРОКОМ СВЫШЕ ТРЕХ МЕСЯЦЕВ И АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИМ РАБОТАМ .....	304
ОБЪЕМ ОБСЛЕДОВАНИЯ В ЦЕЛЯХ ВРАЧЕБНО-ЛЕТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ .....	305
ПОЯСНЕНИЯ К СТАТЬЯМ ТРЕБОВАНИЙ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ, .....	308
ЗАЯВЛЕНИЕ О МЕДИЦИНСКОМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ .....	328
МЕДИЦИНСКИЙ АНАМНЕЗ ЗА ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ МЕЖКОМИССИОННЫЙ ПЕРИОД .....	329
ЖУРНАЛ ПРОТОКОЛОВ ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) .....	330
ПОРЯДОК УТВЕРЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ В ЦВЛЭК ГА .....	331
ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ДИСПЕТЧЕРОВ УВД НА ПРЕДПОЛЕТНОМ КОНТРОЛЕ И ПЕРЕД ЗАСТУПЛЕНИЕМ НА ДЕЖУРСТВО .....	337

<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ" (ФАП-249) .....</b>	<b>351</b>
---	------------

I. Общие положения .....	351
II. Порядок проведения сертификации .....	351
III. Сертификационные требования .....	353
ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 4 ФЕВРАЛЯ 2003 Г. N 11 .....	355

<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" (ФАП-362) .....</b>	<b>357</b>
---	------------

I. Общие положения .....	357
II. Общие правила радиообмена .....	357
III. Правила радиообмена при аварийной и срочной связи .....	369
IV. Правила ведения радиообмена с автотранспортными и аэродромными СРЕДСТВАМИ .....	371

V. ОБЩАЯ ТИПОВАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ .....	372
ТИПОВАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ .....	375
<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ НА УЧАСТКЕ ЗЕМЛИ ИЛИ АКВАТОРИИ" (ФАП-69).....</b>	<b>405</b>
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	405
II. ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ ДЛЯ САМОЛЕТОВ .....	405
III. ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ.....	407
IV. ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ В АКВАТОРИИ.....	411
<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ЭКЗЕМПЛЯР ВОЗДУШНОГО СУДНА. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ" (ФАП-132).....</b>	<b>418</b>
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	418
<b>ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕДИНИЧНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ" (ФАП-118) .....</b>	<b>420</b>
I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	420
II. ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЕЭВС .....	421
III. ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЕЭВС .....	423
ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЕДИНИЧНЫМ ЭКЗЕМПЛЯРАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ .....	424
<b>ЗАЯВЛЕНИЕ.....</b>	<b>445</b>

# ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года

Одобен Советом Федерации 5 марта 1997 года

(в ред. Федеральных законов от 08.07.1999 N 150-ФЗ, от 22.08.2004 N 122-ФЗ (ред. 29.12.2004), от 02.11.2004 N 127-ФЗ, от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 18.07.2006 N 114-ФЗ, от 18.07.2006 N 115-ФЗ, от 30.12.2006 N 266-ФЗ, от 26.06.2007 N 118-ФЗ, от 08.11.2007 N 258-ФЗ, от 01.12.2007 N 314-ФЗ, от 04.12.2007 N 326-ФЗ, от 04.12.2007 N 331-ФЗ, от 04.12.2007 N 332-ФЗ, от 14.07.2008 N 118-ФЗ, от 23.07.2008 N 160-ФЗ, от 30.12.2008 N 309-ФЗ, от 18.07.2009 N 179-ФЗ, от 23.07.2010 N 183-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ, от 05.04.2011 N 46-ФЗ, от 05.04.2011 N 50-ФЗ, от 05.04.2011 N 51-ФЗ, от 18.07.2011 N 242-ФЗ, от 22.11.2011 N 332-ФЗ, от 06.12.2011 N 409-ФЗ, от 14.06.2012 N 78-ФЗ, от 28.07.2012 N 129-ФЗ, от 25.12.2012 N 260-ФЗ, от 07.06.2013 N 124-ФЗ, от 02.07.2013 N 185-ФЗ)

Настоящий Кодекс устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации.

Государственное регулирование использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

## Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Суверенитет в отношении воздушного пространства Российской Федерации

1. Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации.

2. Под воздушным пространством Российской Федерации понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации

1. Воздушное законодательство Российской Федерации состоит из настоящего Кодекса, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

2. Федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила - нормативные акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации и принимаемые в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.

Статья 3. Международные договоры Российской Федерации

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора.

Статья 4. Ответственность за нарушение воздушного законодательства Российской Федерации

Лица, виновные в нарушении воздушного законодательства Российской Федерации, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 5. Отношения, регулируемые воздушным законодательством Российской Федерации

Воздушное законодательство Российской Федерации регулирует отношения в области использования воздушного пространства, отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с нахождением воздушных судов Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или международным договором Российской Федерации, и отношения, возникающие в связи с выполнением полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Статья 6. Понятие уполномоченных органов  
(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

В целях настоящего Кодекса под уполномоченными органами понимаются федеральные органы исполнительной власти, а также органы, которым федеральным законом, указом Президента Российской Федерации или постановлением Правительства Российской Федерации предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на которые возложена ответственность этого органа.  
(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 7. Принадлежность имущества авиации

Имущество гражданской и экспериментальной авиации - воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства - в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц, юридических лиц, а то же имущество государственной авиации и объекты единой системы организации воздушного движения - только в федеральной собственности, за исключением имущества авиации органов внутренних дел, которое может находиться в собственности субъектов Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

Статья 8. Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации

1. Обязательной сертификации подлежат юридические лица - разработчики и изготовители воздушных судов и другой авиационной техники; физические лица, юридические лица, осуществляющие и (или) обеспечивающие коммерческие воздушные перевозки, выполнение авиационных работ; юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; аэродромы, аэропорты; образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала; воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты, бортовое и наземное авиационное оборудование и другие объекты, а также юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с



обеспечением безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности.

(в ред. Федеральных законов от 18.07.2006 N 114-ФЗ, от 28.07.2012 N 129-ФЗ, от 02.07.2013 N 185-ФЗ)

2. Обязательной аттестации подлежит авиационный персонал.

3. Обязательные сертификация и аттестация осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены организация и проведение обязательных сертификации и аттестации. Требования к проведению обязательных сертификации, аттестации и государственной регистрации и порядок их проведения устанавливаются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также физическими лицами, юридическими лицами.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

4. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.

#### Статья 9. Лицензирование деятельности в области авиации

1. Отдельные виды деятельности в области авиации могут осуществляться юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на основании лицензий, выданных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

2. Утратил силу. - Федеральный закон от 08.11.2007 N 258-ФЗ.

3. Выдача соответствующих лицензий индивидуальным предпринимателям и указанным в статье 8 настоящего Кодекса юридическим лицам при отсутствии сертификатов запрещается.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

4. Выдача соответствующей лицензии юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю может быть обусловлена возложением на него в соответствии с законодательством Российской Федерации обязанностей по выполнению социально значимых воздушных перевозок и (или) авиационных работ.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

5 - 7. Утратили силу. - Федеральный закон от 08.11.2007 N 258-ФЗ.

#### Статья 10. Приостановление действия сертификатов и их аннулирование

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

1. Действие сертификатов может быть приостановлено, а равно в их действие могут быть введены ограничения органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

2. Сертификаты могут быть аннулированы органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

## **Глава II. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА**

#### Статья 11. Использование воздушного пространства

1. Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой

происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

2. Пользователями воздушного пространства являются граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

## Статья 12. Государственное регулирование использования воздушного пространства

1. Под государственным регулированием использования воздушного пространства понимается установление государством общих правил осуществления такой деятельности, а также ответственности за их соблюдение.

2. Государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства.  
(п. 2 в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

## Статья 13. Государственные приоритеты в использовании воздушного пространства

1. Все пользователи воздушного пространства обладают равными правами на его использование.

2. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно двумя и более пользователями воздушного пространства право на его использование предоставляется пользователям в соответствии с государственными приоритетами в следующей последовательности:

1) отражение воздушного нападения, предотвращение и прекращение нарушений Государственной границы Российской Федерации или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации;

2) оказание помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

3) запуск, посадка, поиск и эвакуация космических аппаратов и их экипажей;

4) предотвращение и прекращение нарушений федеральных правил использования воздушного пространства;

5) выполнение полетов воздушных судов, в том числе в интересах обороноспособности и безопасности государства, или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации или в порядке, установленном Правительством Российской Федерации;

6) выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в соответствии со специальными договорами;

7) выполнение полетов воздушных судов государственной авиации при внезапных проверках боевой готовности, а также при перебазировании частей и подразделений государственной авиации;

8) осуществление регулярных воздушных перевозок пассажиров и багажа;

9) выполнение полетов воздушных судов государственной авиации;

10) выполнение полетов воздушных судов экспериментальной авиации;

11) осуществление регулярных воздушных перевозок грузов и почты;

12) осуществление нерегулярных воздушных перевозок, выполнение авиационных работ;

13) проведение учебных, спортивных, демонстрационных и иных мероприятий;

14) выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в целях удовлетворения потребностей граждан.

## Статья 14. Организация использования воздушного пространства

1. Организация использования воздушного пространства предусматривает обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также другой деятельности по использованию воздушного пространства. Организация использования воздушного пространства включает в себя:

- 1) установление структуры и классификации воздушного пространства;  
(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)
- 2) планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, установленными статьей 13 настоящего Кодекса;
- 3) обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;  
(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)
- 4) организацию воздушного движения, представляющую собой:  
обслуживание (управление) воздушного движения;  
организацию потоков воздушного движения;  
организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения;
- 5) контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства.

2. Организация использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

Положение о единой системе организации воздушного движения утверждается Правительством Российской Федерации.

## Статья 15. Структура воздушного пространства

Структура воздушного пространства включает в себя зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и тому подобное), районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и тому подобное), зоны ограничений полетов воздушных судов и другие установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве элементы структуры воздушного пространства. Структура воздушного пространства утверждается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

## Статья 16. Порядок использования воздушного пространства

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

В соответствии со структурой и классификацией воздушного пространства федеральными правилами использования воздушного пространства устанавливается разрешительный или уведомительный порядок использования воздушного пространства. В случаях, предусмотренных подпунктами 1 - 4 пункта 2 статьи 13 настоящего Кодекса, об использовании воздушного пространства уведомляется соответствующий орган единой системы организации воздушного движения.

## Статья 17. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

Использование воздушного пространства или отдельных его районов может быть запрещено или ограничено в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

## Статья 18. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства

1. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, уполномоченным органом в области обороны в части выявления воздушных судов - нарушителей, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

2. Органы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также пользователи воздушного пространства обязаны принимать предусмотренные законодательством Российской Федерации меры по предотвращению и (или) прекращению нарушений федеральных правил использования воздушного пространства.

## Статья 19. Ответственность за нарушение федеральных правил использования воздушного пространства

Нарушение федеральных правил использования воздушного пространства влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

# **Глава III. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ**

## Статья 20. Виды авиации

Авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию.

## Статья 21. Гражданская авиация

1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

2. Гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и (или) выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

## Статья 22. Государственная авиация

1. Авиация, используемая в целях осуществления функций государства и обеспечения решения указанных в настоящем пункте задач, относится к государственной авиации.

Государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны

Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами, относится к государственной военной авиации.

Государственная авиация, используемая для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти задач в области обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере внутренних дел, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности, относится к государственной авиации специального назначения.

(в ред. Федерального закона от 22.11.2011 N 332-ФЗ)

(п. 1 в ред. Федерального закона от 23.07.2010 N 183-ФЗ)

2. Использование государственной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

### Статья 23. Экспериментальная авиация

1. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

2. Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 24. Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации

Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, в пределах, установленных этим органом, его структурными подразделениями и территориальными органами.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

### Статья 24.1. Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов

(введена Федеральным законом от 25.12.2012 N 260-ФЗ)

1. Реализация государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов обеспечивается в Российской Федерации в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

2. Правительство Российской Федерации в рамках обеспечения реализации государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов устанавливает порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов юридическими лицами - разработчиками и изготовителями гражданских воздушных судов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими коммерческие воздушные перевозки, юридическими лицами, осуществляющими техническое обслуживание гражданских воздушных судов, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов, образовательными учреждениями, осуществляющими подготовку пилотов гражданских воздушных судов, в отношении воздушных судов, разработка, производство, эксплуатация или обслуживание которых осуществляется указанными юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, образовательными учреждениями.

3. В целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

Статья 25. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации

1. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации осуществляется уполномоченным органом в области обороны.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. Организация деятельности в области государственной авиации и оперативное управление этой деятельностью осуществляются соответствующими уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 26. Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации

Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации осуществляется уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

#### **Глава IV. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(в ред. Федерального закона от 18.07.2011 N 242-ФЗ)

Статья 27. Утратила силу с 1 августа 2011 года. - Федеральный закон от 18.07.2011 N 242-ФЗ.

Статья 28. Государственный надзор в области гражданской авиации

(в ред. Федерального закона от 18.07.2011 N 242-ФЗ)

1. Целью государственного надзора в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества выполняемых в гражданской авиации работ и оказываемых услуг.

2. Государственный надзор в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора (далее - орган государственного надзора) в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

3. К отношениям, связанным с осуществлением государственного надзора в области гражданской авиации, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения федерального закона с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных пунктами 4 - 8 настоящей статьи.

4. Предметом проверки является соблюдение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем в процессе осуществления деятельности в области гражданской авиации требований международных договоров Российской Федерации, воздушного законодательства Российской Федерации (далее - обязательные требования).

5. Основанием для включения плановой проверки в ежегодный план проведения плановых проверок является истечение двух лет со дня:

1) государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;

2) окончания проведения последней плановой проверки.

6. Основанием для проведения внеплановой проверки является:

1) истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем выданного органом государственного надзора предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований;

2) поступление в орган государственного надзора обращений и заявлений граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов государственной власти (должностных лиц органов государственного надзора), органов местного самоуправления, из средств массовой информации об авиационном происшествии или инциденте, о фактах нарушений обязательных требований, если такие нарушения создают угрозу причинения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, безопасности государства, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу либо влекут причинение такого вреда;

3) наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.

7. Внеплановая выездная проверка по основанию, указанному в подпункте 2 пункта 6 настоящей статьи, может быть проведена органом государственного надзора незамедлительно с извещением органа прокуратуры в порядке, установленном федеральным законом.

8. Предварительное уведомление юридического лица, индивидуального предпринимателя о проведении внеплановой выездной проверки по основанию, указанному в подпункте 2 пункта 6 настоящей статьи, не допускается.

9. Федеральный государственный пожарный надзор, федеральный государственный экологический надзор, федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор, федеральный государственный надзор в области промышленной безопасности, федеральный государственный надзор за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, федеральный государственный метрологический надзор при осуществлении деятельности в области гражданской авиации осуществляются уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статьи 29 - 31. Утратили силу с 1 августа 2011 года. - Федеральный закон от 18.07.2011 N 242-ФЗ.

## **Глава V. ВОЗДУШНЫЕ СУДА**

### **Статья 32. Воздушное судно**

1. Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

2. Легкое воздушное судно - воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет менее 5700 килограмм, в том числе вертолет, максимальный взлетный вес которого составляет менее 3100 килограмм.

(п. 2 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 килограмм без учета веса авиационных средств спасания.

(п. 3 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

### Статья 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов

1. Воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, подлежат государственной регистрации в следующем порядке:

гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, - в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации;

сверхлегкие гражданские воздушные суда авиации общего назначения - в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации;

государственные воздушные суда - в порядке, установленном уполномоченным органом в области обороны по согласованию с уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

2. Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

3. Экспериментальные воздушные суда подлежат государственному учету с выдачей соответствующих документов уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

4. Воздушное судно, зарегистрированное или учтенное в установленном порядке в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации.

5. Данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в следующих случаях:

списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации;

продажа гражданского воздушного судна или переход на иных законных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации;

нарушение требований к государственной регистрации гражданского воздушного судна.

6. При исключении данных о гражданском воздушном судне из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации свидетельство о государственной регистрации этого воздушного судна утрачивает силу и подлежит возврату органу, выдавшему указанное свидетельство.

7. Правила государственной регистрации и государственного учета воздушных судов устанавливаются соответствующим уполномоченным органом.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

8. За государственную регистрацию гражданского воздушного судна уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

(п. 8 в ред. Федерального закона от 02.11.2004 N 127-ФЗ)



9. Государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на воздушное судно, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним осуществляются в соответствии со статьями 131 Гражданского кодекса Российской Федерации.

10. В случае залога гражданского воздушного судна сведения о залоге подлежат включению в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.

#### Статья 34. Обозначения, наносимые на воздушные суда

1. При включении данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации этому воздушному судну присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

2. На государственные воздушные суда наносятся знаки государственной принадлежности и учетные опознавательные знаки.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 18.07.2009 N 179-ФЗ)

2.1. В качестве знаков государственной принадлежности на государственные воздушные суда наносятся:

1) на военно-транспортные воздушные суда, используемые для полетов за пределы Российской Федерации, - изображение Государственного флага Российской Федерации;

2) на воздушные суда государственной авиации, используемые для осуществления военной, пограничной, полицейской, таможенной служб, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач, - знаки государственной принадлежности, установленные Правительством Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 07.02.2011 N 4-ФЗ)

(п. 2.1 введен Федеральным законом от 18.07.2009 N 179-ФЗ)

2.2. На экспериментальные воздушные суда наносятся учетные опознавательные знаки.

(п. 2.2 введен Федеральным законом от 18.07.2009 N 179-ФЗ)

2.3. На государственные и экспериментальные воздушные суда могут наноситься дополнительные опознавательные знаки, бортовые номера, имена собственные, товарные знаки, геральдические знаки, зарегистрированные в установленном порядке соответственно уполномоченным органом в области обороны и другими уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации и экспериментальной авиации.

(п. 2.3 введен Федеральным законом от 18.07.2009 N 179-ФЗ)

3. На воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы, кроме того, наносится изображение красного креста или изображение красного полумесяца.

4. На гражданское воздушное судно помимо государственного и регистрационного опознавательных знаков должно наноситься изображение Государственного флага Российской Федерации, могут наноситься изображение флага субъекта Российской Федерации, а также товарные знаки - символы, надписи, эмблемы и иные зарегистрированные в установленном законодательством Российской Федерации порядке знаки. Изображение Государственного флага Российской Федерации должно располагаться выше изображения флага субъекта Российской Федерации и по размеру быть больше размера изображения флага субъекта Российской Федерации.

5. Изображение Государственного флага Российской Федерации наносится на воздушные суда в соответствии с законодательством Российской Федерации. Порядок нанесения других обозначений на государственные воздушные суда устанавливается уполномоченным органом в области обороны по согласованию с уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации, на экспериментальные воздушные суда - уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(п. 5 в ред. Федерального закона от 18.07.2009 N 179-ФЗ)

6. Государственные и регистрационные опознавательные знаки гражданских воздушных судов, а также порядок нанесения этих знаков и порядок нанесения товарных знаков на гражданские воздушные суда устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 35. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации

Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее - требования к летной годности и охране окружающей среды) определяются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также юридическими лицами и гражданами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации и ремонте гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов.

Статья 36. Допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов

1. Гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам). Сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) выдается на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), выданный на основании указанного акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

2. Порядок выдачи сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) устанавливается федеральными авиационными правилами.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

3. Допуск к эксплуатации государственных воздушных судов осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 23.07.2010 N 183-ФЗ)

Статья 37. Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов

1. Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими требования и процедуры сертификации. Сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа соответствуют требованиям к летной годности и охране окружающей среды и конструкция гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признана в качестве типовой.

2. Сертификат типа выдается уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских

воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

3. Каждое гражданское воздушное судно, авиационный двигатель и воздушный винт в процессе серийного производства проходит в установленном порядке испытания и проверки, завершающиеся выдачей гражданскому воздушному судну сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), авиационному двигателю или воздушному винту эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление - соответствующим требованиям.

4. Обеспечение соответствия типовой конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта на этапах его разработки, испытаний и эксплуатации вплоть до списания действующим в Российской Федерации требованиям к летной годности и охране окружающей среды возлагается соответственно на разработчика гражданского воздушного судна, разработчика авиационного двигателя и разработчика воздушного винта. Обеспечение соответствия каждого серийно производимого гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта сертифицированному типу возлагается на его производителя.

5. Соблюдение правил летной эксплуатации и технического обслуживания гражданского воздушного судна, предусмотренных эксплуатационной документацией гражданского воздушного судна и обеспечивающих поддержание его летной годности, возлагается на эксплуатанта или владельца легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.

(п. 5 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

6. При нарушении эксплуатантом указанных в пункте 5 настоящей статьи правил, а также при выявлении небезопасного состояния гражданского воздушного судна уполномоченный орган в области гражданской авиации или уполномоченный орган в области оборонной промышленности имеет право ввести ограничения на эксплуатацию данного воздушного судна или остановить его эксплуатацию.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

7. Государственный контроль за летной годностью гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов на этапах их разработки, производства и эксплуатации осуществляется уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, уполномоченным органом в области гражданской авиации и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

8. Эксплуатанты обязаны предоставлять уполномоченному органу, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также разработчику авиационной техники информацию о техническом состоянии авиационной техники и об особенностях ее эксплуатации. Состав информации и порядок ее предоставления устанавливаются федеральными авиационными правилами.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

9. Гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

10. Требования к оснащению воздушных судов техническими средствами и оборудованием, обеспечивающими доступность воздушных судов для пассажиров из числа

инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, и сроки такого оснащения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

(п. 10 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

#### Статья 38. Позывной радиосигнал воздушного судна

1. Каждому гражданскому воздушному судну, имеющему средства радиосвязи, присваивается позывной радиосигнал в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

2. В государственной и экспериментальной авиации командиру воздушного судна присваивается сменный позывной радиосигнал. В случаях, установленных федеральными авиационными правилами при выполнении государственным воздушным судном или экспериментальным воздушным судном полетов по воздушным трассам или местным воздушным линиям с посадками на гражданских аэродромах, такому воздушному судну присваивается номер рейса.

#### Статья 39. Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами

Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами (привлечение к воздушным перевозкам для государственных нужд, временное изъятие гражданских воздушных судов и иные ограничения) допускается в военное время и (или) при введении военного, чрезвычайного положения.

### **Глава VI. АЭРОДРОМЫ, АЭРОПОРТЫ И ОБЪЕКТЫ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ**

#### Статья 40. Аэродромы и аэропорты

1. Аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

(в ред. Федерального закона от 14.07.2008 N 118-ФЗ)

1.1. Вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

2. Аэродромы подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации.

3. Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников.

4. Международный аэропорт - аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иные виды контроля.

(в ред. Федерального закона от 30.12.2006 N 266-ФЗ)

5. Решение об открытии аэродрома для выполнения международных полетов воздушных судов или международного аэропорта принимается Правительством Российской

Федерации.

6. Порядок допуска к эксплуатации аэродрома, аэропорта или вертодрома устанавливается федеральными авиационными правилами.

(п. 6 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

7. Посадочная площадка - участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. Требования к посадочной площадке устанавливаются федеральными авиационными правилами.

(п. 7 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ, в ред. Федерального закона от 14.07.2008 N 118-ФЗ)

## Статья 41. Государственная регистрация аэродромов и аэропортов

1. Гражданские аэродромы и аэропорты подлежат государственной регистрации с включением данных о них соответственно в Государственный реестр гражданских аэродромов Российской Федерации и Государственный реестр аэропортов Российской Федерации только при наличии сертификатов (свидетельств) годности. Ведение указанных реестров возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. Аэродромы государственной авиации подлежат государственной регистрации с включением данных о них в Государственный реестр аэродромов государственной авиации Российской Федерации. Ведение указанного реестра возлагается на уполномоченный орган в области обороны.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

3. Аэродромы экспериментальной авиации подлежат государственной регистрации с включением данных о них в Государственный реестр аэродромов экспериментальной авиации Российской Федерации. Ведение указанного реестра возлагается на уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

4. Данные о гражданском аэродроме или об аэропорте исключаются из соответствующих государственных реестров в следующих случаях:

нарушение требований к государственной регистрации гражданского аэродрома или аэропорта и требований к обеспечению их безопасной эксплуатации;

на основании заявления лица, зарегистрировавшего гражданский аэродром или аэропорт.

5. При исключении данных об аэродроме или об аэропорте из соответствующих государственных реестров эксплуатация аэродрома или аэропорта приостанавливается, свидетельство о государственной регистрации аэродрома или аэропорта утрачивает силу и подлежит возврату органу, осуществляющему государственную регистрацию аэродрома или аэропорта.

6. За государственную регистрацию гражданского аэродрома или аэропорта уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

(п. 6 в ред. Федерального закона от 02.11.2004 N 127-ФЗ)

7. Государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на аэродром или аэропорт, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на аэродром или аэропорт и сделок с ним осуществляются в соответствии со статьей 131 Гражданского кодекса Российской Федерации.

## Статья 42. Объекты единой системы организации воздушного движения

Объектами единой системы организации воздушного движения являются комплексы зданий, сооружений, коммуникаций, а также наземные объекты средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенные для организации воздушного движения. Перечень объектов единой системы организации воздушного движения определяется федеральными авиационными правилами.

## Статья 43. Предоставление земельного участка или поверхностного водного объекта

(в ред. Федерального закона от 26.06.2007 N 118-ФЗ)

Земельный участок, предназначенный для размещения аэродрома, аэропорта или объекта единой системы организации воздушного движения, поверхностный водный объект, предназначенный для размещения аэродрома, предоставляются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## Статья 44. Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования

1. Аэродром совместного базирования - аэродром, на котором совместно базируются гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и (или) воздушные суда экспериментальной авиации.

Перечень аэродромов совместного базирования утверждается Правительством Российской Федерации.

2. Аэродром совместного использования - аэродром государственной авиации, на котором осуществляются взлет, посадка, руление и стоянка гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию и не имеющих права базирования на этом аэродроме. Решение о совместном использовании аэродрома государственной авиации принимает специально уполномоченный орган, в ведении которого находится данный аэродром.

3. Эксплуатация аэродромов совместного базирования и аэродромов совместного использования осуществляется на основе договоров.

4. Аэродромы совместного базирования гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов и аэродромы совместного использования должны отвечать требованиям, предъявляемым к гражданским аэродромам.

## Статья 45. Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения

Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения должны быть согласованы с соответствующими органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

## Статья 46. Строительство в пределах приаэродромной территории

Проектирование, строительство и развитие городских и сельских поселений, а также строительство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных и иных объектов в пределах приаэродромной территории должны проводиться с соблюдением требований безопасности полетов воздушных судов, с учетом возможных негативных воздействий оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье граждан и деятельность юридических лиц и по согласованию с собственником аэродрома.

## Статья 47. Размещение различных объектов в районе аэродрома

1. Размещение в районе аэродрома зданий, сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полетов воздушных судов или создавать помехи в работе радиотехнического оборудования, устанавливаемого на аэродроме, должно быть согласовано с собственником аэродрома и осуществляться в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

2. Размещение линий связи и линий электропередачи, сооружений различного назначения в зоне действия систем посадки, вблизи объектов радиолокации и радионавигации, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов, и размещение радиоизлучающих объектов должны согласовываться с уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, а также с федеральными органами исполнительной власти в соответствии с ведомственной принадлежностью юридических лиц, осуществляющих права владения или пользования системами посадки, объектами радиолокации и радионавигации.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

## Статья 48. Сертификация гражданских аэродромов и аэропортов, а также объектов единой системы организации воздушного движения

1. Аэродромы и аэропорты, используемые в целях гражданской авиации, подлежат обязательной сертификации. Порядок сертификации этих аэродромов и аэропортов, их оборудования и перечень этого оборудования определяются федеральными авиационными правилами.

2. Требования, предъявляемые к гражданским аэродромам и аэропортам, устанавливаются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также гражданами и юридическими лицами, участвующими в проектировании, строительстве, приемке, эксплуатации и ремонте этих аэродромов и аэропортов.

3. Радиотехническое, светотехническое и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на гражданских аэродромах, аэродромах совместного базирования гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов и аэродромах совместного использования, а также объекты единой системы организации воздушного движения должны соответствовать требованиям годности к эксплуатации, что подтверждается соответствующим сертификатом годности к эксплуатации.

4. Государственный контроль за соответствием гражданских аэродромов и аэропортов требованиям, предъявляемым к ним, осуществляется уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских аэродромов и аэропортов.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

## Статья 49. Допуск к эксплуатации аэродромов и аэропортов

1. Допуск к эксплуатации аэродромов и аэропортов, используемых в целях гражданской авиации, осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации на основании соответствующих сертификатов (свидетельств).

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. Аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации допускаются к эксплуатации в порядке, установленном соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

3. Обеспечение соответствия аэродрома в период его эксплуатации установленным требованиям возлагается на организацию, осуществляющую эксплуатацию аэродрома.

#### Статья 50. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах

1. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах должно обеспечиваться на единообразных условиях, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Аэродромы и аэропорты могут быть закрыты для приема и отправки воздушных судов в связи с техническими или метеорологическими условиями, угрожающими безопасности полетов воздушных судов, или в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации.

3. Аэродромы и аэропорты в военное время и (или) при введении военного, чрезвычайного положения используются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

#### Статья 51. Маркировка зданий и сооружений

1. Собственники зданий и сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнического оборудования и других объектов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов обязаны размещать на указанных объектах за свой счет маркировочные знаки и устройства в соответствии с федеральными авиационными правилами.

2. Размещение в районе аэродромов знаков и устройств, сходных с принятыми для опознавания аэродромов маркировочными знаками и устройствами, запрещается.

### **Глава VII. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ**

#### Статья 52. Понятие авиационного персонала

1. К авиационному персоналу относятся лица, которые имеют профессиональную подготовку, осуществляют деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения и включены в перечни специалистов авиационного персонала. Перечни специалистов авиационного персонала по видам авиации утверждаются уполномоченными органами, осуществляющими государственное регулирование деятельности соответственно в области гражданской авиации, государственной авиации и экспериментальной авиации.

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

В целях защиты прав и законных интересов граждан, обеспечения обороны страны и безопасности государства не допускаются забастовки или иное прекращение работы (как средство разрешения коллективных и индивидуальных трудовых споров и иных конфликтных ситуаций) авиационным персоналом гражданской авиации, осуществляющим обслуживание (управление) воздушного движения.

(абзац введен Федеральным законом от 08.07.1999 N 150-ФЗ)

Абзац утратил силу. - Федеральный закон от 28.07.2012 N 129-ФЗ.

Требования к специалистам согласно перечням специалистов авиационного персонала устанавливаются федеральными авиационными правилами.

(абзац введен Федеральным законом от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

2. Авиационный персонал включает в себя авиационный персонал гражданской авиации, авиационный персонал государственной авиации и авиационный персонал



экспериментальной авиации.

3. На должности специалистов авиационного персонала не принимаются лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления.

(п. 3 введен Федеральным законом от 21.03.2005 N 20-ФЗ, в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

4. На работу в службы авиационной безопасности не принимаются лица:

1) имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления;

2) состоящие на учете в учреждениях органов здравоохранения по поводу психического заболевания, алкоголизма или наркомании;

3) досрочно прекратившие полномочия по государственной должности или уволенные с государственной службы, в том числе из правоохранительных органов, из органов прокуратуры, судебных органов по основаниям, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации связаны с совершением дисциплинарного проступка, грубым или систематическим нарушением дисциплины, совершением проступка, порочащего честь государственного служащего, утратой доверия к нему, если после такого досрочного прекращения полномочий или такого увольнения прошло менее чем три года;

4) в отношении которых по результатам проверки, проведенной в соответствии с Федеральным законом "О полиции", имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допуска этих лиц к осуществлению деятельности, связанной с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни или здоровья человека, а также для окружающей среды.

(в ред. Федерального закона от 07.02.2011 N 4-ФЗ)

(п. 4 введен Федеральным законом от 21.03.2005 N 20-ФЗ)

## Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности

1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

1.1. Правила проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение указанных в пункте 1 настоящей статьи свидетельств, требованиям федеральных авиационных правил, включающих в себя требования к подготовке авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, а также правила выдачи указанных свидетельств устанавливаются Правительством Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

Требования, предъявляемые к оформлению и форме указанных свидетельств, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

2. Государственный контроль за деятельностью авиационного персонала осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

Статья 54. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

1. Утратил силу с 1 сентября 2013 года. - Федеральный закон от 02.07.2013 N 185-ФЗ.

2. Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

(в ред. Федерального закона от 02.07.2013 N 185-ФЗ)

3. Подготовка пилотов легких гражданских воздушных судов и пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может осуществляться в порядке индивидуальной подготовки у лица, имеющего указанное в пункте 1 статьи 53 настоящего Кодекса свидетельство с внесенной в него записью о праве проведения такой подготовки.

4. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации осуществляется по программам подготовки, утвержденным уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Требования к порядку разработки, утверждения и содержанию указанных программ устанавливаются федеральными авиационными правилами.

5. Порядок подготовки членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, диспетчеров управления воздушным движением устанавливается федеральными авиационными правилами.

6. Тренажерные устройства имитации полета, применяемые в целях подготовки и контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов, допускаются к применению в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации. Требования к таким тренажерным устройствам и порядок их применения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

7. Сроки и периодичность подготовки авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(п. 7 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

8. Периодичность обязательной аттестации авиационного персонала гражданской авиации, прошедшего подготовку для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, устанавливается федеральными авиационными правилами.

(п. 8 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

9. Программы подготовки авиационного персонала гражданской авиации для обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и использования технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса, утверждаются уполномоченным органом, на который законодательством Российской Федерации возложены организация и проведение обязательных сертификации и аттестации в гражданской авиации, совместно с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения, при участии общественных объединений инвалидов.

(п. 9 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

Статья 55. Признание свидетельства иностранного государства, выданного лицу из

числа авиационного персонала

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

Свидетельство иностранного государства, выданное лицу из числа авиационного персонала, признается в Российской Федерации действительным при условии, если это свидетельство соответствует международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, и федеральным авиационным правилам.

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

## **Глава VIII. ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

### **Статья 56. Экипаж воздушного судна**

1. Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.

2. Состав экипажа воздушного судна определенного типа устанавливается в соответствии с требованиями к летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

3. На период проведения испытаний экспериментального воздушного судна состав его экипажа определяется разработчиком данного воздушного судна.

4. В состав летного экипажа воздушного судна Российской Федерации, которое относится к коммерческой гражданской авиации, могут входить только граждане Российской Федерации. Включение в состав летного экипажа данного воздушного судна иностранного гражданина допускается только на период его подготовки в целях получения допуска к деятельности по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на воздушном судне определенного типа при условии, что иностранный гражданин не исполняет обязанностей командира воздушного судна Российской Федерации.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 115-ФЗ)

### **Статья 57. Командир воздушного судна**

1. Командиром воздушного судна является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

(в ред. Федерального закона от 28.07.2012 N 129-ФЗ)

2. Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

### **Статья 58. Права командира воздушного судна**

1. Командир воздушного судна имеет право:

1) принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов;

2) в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

3) принимать решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки. При отсутствии соответствующих служб авиационной безопасности командир воздушного судна имеет право проводить предполетный досмотр лиц и объектов, указанных в статье 85 настоящего Кодекса;

4) принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

2. В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания воздушных судов.

#### Статья 59. Действия экипажа воздушного судна в случае бедствия

Если воздушное судно терпит или потерпело бедствие, командир воздушного судна и другие члены экипажа воздушного судна обязаны принять все возможные меры по сохранению жизни и здоровья находящихся на борту воздушного судна людей, а также по обеспечению сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

#### Статья 60. Оказание помощи судам и людям, находящимся в опасности

Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна, морского судна или судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, теряющее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, если это не сопряжено с опасностью для вверенных ему воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами).

### **Глава IX. АВИАЦИОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ**

#### Статья 61. Авиационное предприятие и эксплуатант

1. В целях настоящего Кодекса под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

2. Создание на территории Российской Федерации авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином Российской Федерации и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть состава руководящего органа.

3. Эксплуатант - гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

4. Использование физическим лицом, юридическим лицом воздушного судна в целях, определенных для государственной авиации и (или) экспериментальной авиации, а также использование легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения не влечет за собой обязанность получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

Статья 62. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации российских авиационных предприятий и российских индивидуальных предпринимателей

Российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий, полученных в соответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

Статья 63. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей

1. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

2. При осуществлении в пределах территории Российской Федерации международных воздушных перевозок и (или) выполнении авиационных работ иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели должны получить соответствующие лицензии.

Выдача таких лицензий осуществляется в соответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

3. В отношении иностранного авиационного предприятия признается действительным сертификат (свидетельство) эксплуатанта или эквивалентный сертификату (свидетельству) документ, выданные уполномоченным органом иностранного государства и соответствующие международным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, а также международным договорам Российской Федерации.

4. Иностранные авиационные предприятия могут открывать свои представительства на территории Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации и (или) международными договорами Российской Федерации.

5. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права:

принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, разовыми разрешениями уполномоченного органа в области гражданской авиации;

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 64. Тарифы на услуги в области гражданской авиации и сборы за данные услуги, правила продажи перевозочных документов

(в ред. Федерального закона от 05.04.2011 N 51-ФЗ)

1. Оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной основе (тарифы, сборы), если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Перечень тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги, правила формирования указанных тарифов и сборов, правила взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

3. Тарифы на относящиеся к сфере естественной монополии услуги в области гражданской авиации и ставки сборов за данные услуги устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях.

4. Ставки сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) и контроль за их применением.

Порядок государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства устанавливается Правительством Российской Федерации.

5. Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

6. Плата за воздушные перевозки, осуществляемые на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), устанавливается на договорной основе.

Статья 65. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей

1. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей, в том числе иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей, осуществляет уполномоченный орган в области гражданской авиации. Контроль осуществляется за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, а также требований соответствующих сертификатов и лицензий.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. При несоблюдении авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем указанных в пункте 1 настоящей статьи требований, за исключением случаев нарушения требований соответствующей лицензии или осуществления деятельности без соответствующей лицензии, если ее получение является обязательным, к такому предприятию или такому индивидуальному предпринимателю могут быть применены следующие меры воздействия:

1) лишение соответствующих разрешения, сертификата либо приостановление или ограничение действия этих документов;

2) иные установленные законодательством Российской Федерации меры воздействия.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

3. В случае нарушения авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем требований соответствующей лицензии или осуществления деятельности без соответствующей лицензии, если ее получение является обязательным, к такому предприятию или такому индивидуальному предпринимателю могут быть применены установленные законодательством Российской Федерации меры воздействия.

(п. 3 введен Федеральным законом от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

## **Глава X. ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Статья 66. Допуск к полету воздушного судна

1. К полету допускается воздушное судно, имеющее государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку и имеющее на борту соответствующую документацию.

2. Порядок допуска к полетам гражданских воздушных судов устанавливается федеральными авиационными правилами.

3. Порядок допуска к полетам государственных воздушных судов и экспериментальных воздушных судов устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна

1. Каждое гражданское воздушное судно должно иметь на борту следующую документацию:

1) судовые документы:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев, предусмотренных пунктом 4 статьи 61 настоящего Кодекса;

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, руководства по летной эксплуатации необязательно);

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

абзац утратил силу. - Федеральный закон от 18.07.2006 N 114-ФЗ;

2) соответствующие документы на каждого члена экипажа;

3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. Государственное воздушное судно и экспериментальное воздушное судно должны иметь на борту документы, перечень которых устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 68. Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

Полету воздушного судна должна предшествовать подготовка воздушного судна и его экипажа. Порядок подготовки к полету воздушного судна и его экипажа, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 69. Обеспечение полетов воздушных судов

(в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

1. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (организация и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание), предоставляемое на всех этапах полета воздушных судов, а также радио- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов осуществляется на единообразных условиях с взиманием платы, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Правила и условия аэронавигационного обслуживания, а также обеспечения полетов воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Порядок возмещения расходов на аэронавигационное обслуживание, обеспечение полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от взимания платы за аэронавигационное обслуживание, обеспечение полетов воздушных судов, устанавливается Правительством Российской Федерации.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 05.04.2011 N 46-ФЗ)

Статья 70. План полета воздушного судна

1. Полет воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, представленным пользователем воздушного пространства соответствующему органу единой системы организации воздушного движения, при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением полета воздушного судна, выполняемого в случаях отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Российской Федерации или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации, оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, поиска и эвакуации космических аппаратов и их экипажей, предотвращения и (или) прекращения нарушений федеральных правил использования воздушного пространства, а также полета воздушного судна, выполняемого в уведомительном порядке использования воздушного пространства, полета воздушного судна, выполняемого в специальных районах, определенных в установленном Правительством Российской Федерации порядке.

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

1.1. Условия, порядок и форма представления планов полетов устанавливаются федеральными правилами использования воздушного пространства.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

2. Отступление от плана полета воздушного судна допускается на основании разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), за исключением случаев, предусмотренных статьей 58 настоящего Кодекса.

Статья 71. Радиосвязь с воздушным судном



1. Командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна, имеющего средства радиосвязи, при выполнении полета обязан пользоваться определенной радиочастотой для получения информации. В случаях, предусмотренных федеральными авиационными правилами, командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна и соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны осуществлять между собой связь по радио.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

2. Радиосвязь при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации осуществляется на русском языке. При полетах воздушных судов по международным воздушным трассам в пределах территории Российской Федерации, в том числе в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, а также в районах над открытым морем, в которых ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, радиосвязь может осуществляться на английском и русском языках. Порядок осуществления радиосвязи устанавливается федеральными авиационными правилами.

#### Статья 72. Полет воздушного судна над населенными пунктами

Полет воздушного судна над населенными пунктами должен выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенных пунктов или на специально предусмотренных для этих целей взлетно-посадочных площадках в пределах населенных пунктов. Отступления от данного правила полета определяются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

#### Статья 73. Демонстрационный полет воздушного судна

Демонстрационный полет воздушного судна выполняется в соответствии с требованиями безопасности полетов воздушных судов, установленными соответствующим уполномоченным органом. Порядок организации и проведения демонстрационных полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 23.07.2008 N 160-ФЗ)

#### Статья 74. Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью

Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью допускается на высоте, на которой исключается опасное воздействие звукового удара на окружающую среду. Правила выполнения полетов воздушных судов со сверхзвуковой скоростью устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 75. Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна

Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна допускается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

#### Статья 76. Аренда каналов связи

1. Для обеспечения полетов воздушных судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление

услуг связи, сдают в аренду на основе договоров соответствующим уполномоченным органам по их заявкам необходимые каналы связи.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ (ред. 29.12.2004))

2. Уполномоченный орган в области связи, органы связи федеральных органов исполнительной власти, а также граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, обеспечивают первоочередное предоставление каналов связи для обеспечения полетов воздушных судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства и принимают неотложные меры по замене каналов связи и их восстановлению в случае повреждения.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

#### Статья 77. Использование средств связи общего назначения

Порядок использования средств связи общего назначения для обеспечения полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным органом в области связи по согласованию с уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

Статья 78. Осуществление радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними

1. Для осуществления радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними уполномоченным органом в области обороны в установленном порядке выделяются радиочастоты, которые должны быть защищены от помех.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. Граждане и юридические лица, которые имеют установки и аппараты, создающие помехи средствам радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними, обязаны по требованию уполномоченного органа в области связи или его подразделений устранить помехи своими силами и за свой счет, а до их устранения прекратить работу таких установок и аппаратов.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

### **Глава XI. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

#### Статья 79. Международные полеты воздушных судов

1. Международный полет воздушного судна - полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства.

2. Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

3. Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

4. Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

5. Оповестительные знаки воздушных судов иностранных государств должны сообщаться эксплуатантами уполномоченному органу в области гражданской авиации до начала выполнения международных полетов.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

6. Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации эксплуатанты обязаны предоставить уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам. Условия такого обеспечения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 80. Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов

Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации.

Статья 81. Признание на территории Российской Федерации судовых документов, имеющих на борту гражданских воздушных судов иностранных государств

1. Судовые документы, имеющиеся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств, признаются действительными на территории Российской Федерации, если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией.

2. Гражданские воздушные суда иностранных государств при производстве посадки на территории Российской Федерации могут быть подвергнуты осмотру с проверкой судовых документов уполномоченными лицами соответствующих уполномоченных органов.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

3. В случаях, если на борту гражданского воздушного судна иностранного государства отсутствует установленная для международных полетов документация или имеются основания считать данное воздушное судно неисправным, уполномоченный орган в области гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 82. Применение паспортных, таможенных и иных правил при выполнении международных полетов воздушных судов

На прибывающие в Российскую Федерацию, убывающие из Российской Федерации и следующие транзитом с посадкой на территории Российской Федерации воздушные суда, их экипажи и пассажиров, а также на имущество, багаж, грузы и почту, ввозимые в Российскую Федерацию и вывозимые из Российской Федерации, распространяется действие паспортных, таможенных и иных правил, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## **Глава XII. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

Статья 83. Авиационная безопасность

1. Авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от незаконного

вмешательства в деятельность в области авиации.

2. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 21.03.2005 N 20-ФЗ)

Службы авиационной безопасности аэродромов или аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий) являются службами с особыми уставными задачами.

3. Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

#### Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности

1. Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

2. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

1) предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;

2) охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;

3) исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;

4) предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом "О полиции";

(в ред. Федеральных законов от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ)

5) реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

3. Службы авиационной безопасности имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, а также багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам, а в случаях, если жизни или здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, применять меры в соответствии с законодательством Российской Федерации. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия в порядке, установленном федеральными законами.

4. Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

5. При осуществлении контроля за обеспечением авиационной безопасности должностные лица федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области контроля (надзора) на транспорте, и федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области внутренних дел, вправе:

1) осуществлять проверки соблюдения правил проведения предполетного досмотра, а также пропускного и внутриобъектового режимов;

2) запрашивать и получать от руководителей, должностных лиц организаций, служб авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделений ведомственной охраны

федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, служб авиационной безопасности авиационных предприятий, а также от перевозчиков, грузоотправителей и иных организаций документы и информацию, необходимые для выполнения задач, связанных с обеспечением авиационной безопасности;

3) давать руководителям организаций обязательные для исполнения предписания об устранении выявленных нарушений требований авиационной безопасности и проверять исполнение этих предписаний;

4) при наличии информации о возможности нарушения требований авиационной безопасности на воздушном судне сопровождать его во время полета;

5) задерживать багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам.

(п. 5 введен Федеральным законом от 21.03.2005 N 20-ФЗ)

6. Охрана аэропортов и объектов их инфраструктуры осуществляется подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, и органами внутренних дел в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(п. 6 введен Федеральным законом от 21.03.2005 N 20-ФЗ)

## Статья 85. Предполетный и послеполетный досмотры (в ред. Федерального закона от 21.03.2005 N 20-ФЗ)

1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом "О полиции" подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.

(в ред. Федеральных законов от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ)

2. Предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом "О полиции" пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел.

(в ред. Федеральных законов от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ)

Проведение предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом "О полиции" не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

(в ред. Федеральных законов от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ)

При выполнении международных полетов воздушных судов предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Федеральным законом "О полиции" проводится после осуществления пограничного и таможенного контроля, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иных видов контроля.

(в ред. Федеральных законов от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 30.12.2006 N 266-ФЗ, от 07.02.2011 N 4-ФЗ)

3. При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

4. Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области

внутренних дел.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 21.03.2005 N 20-ФЗ)

Статья 85.1. Персональные данные пассажиров воздушных судов

(в ред. Федерального закона от 05.04.2011 N 50-ФЗ)

В целях обеспечения авиационной безопасности перевозчики обеспечивают передачу персональных данных пассажиров воздушных судов в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности и законодательством Российской Федерации в области персональных данных, при международных перевозках также в уполномоченные органы иностранных государств в соответствии с международными договорами Российской Федерации или законодательством иностранных государств вылета, назначения или транзита в объеме, предусмотренном законодательством Российской Федерации, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации.

### **Глава XIII. ПОИСК И СПАСАНИЕ**

Статья 86. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно

1. Воздушное судно признается терпящим бедствие, если такому судну или находящимся на его борту лицам угрожает опасность, которая не может быть устранена в результате действий членов экипажа, либо воздушное судно, с которым потеряна связь и место нахождения которого неизвестно.

2. Потерпевшим бедствие признается воздушное судно, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение либо полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

3. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно подлежит немедленному поиску и спасанию.

Статья 87. Сигналы бедствия

1. Для своевременного оказания помощи терпящим или потерпевшим бедствие воздушным судам, их пассажирам и экипажам используются единые международные сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности (далее - сигналы бедствия).

2. Перечень технических средств, подлежащих обязательной установке на воздушных судах для передачи сигналов бедствия, определяется федеральными авиационными правилами.

Статья 88. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей

1. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей организует и осуществляет уполномоченный орган в области использования воздушного пространства во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые в установленном порядке возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

1.1. Организация единой системы авиационно-космического поиска и спасания осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства. Положение о единой системе авиационно-космического поиска и спасания утверждается

Правительством Российской Федерации.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

2. К обеспечению и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ могут привлекаться поисковые и аварийно-спасательные силы и средства авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

3. Авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации, поисковые и аварийно-спасательные силы и средства которых привлекаются к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ, обязаны содержать такие силы и средства в постоянной готовности. Расходы авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации на поддержание готовности поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, осуществление поисковых и аварийно-спасательных работ и участие в их обеспечении возмещаются за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

4. Полеты воздушных судов, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, запрещаются.

5. Порядок привлечения поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ устанавливается Правительством Российской Федерации.

(п. 5 в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

#### Статья 89. Обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ

1. Поиск и спасание пассажиров и экипажей терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов являются безвозмездными.

2. Эвакуация потерпевшего бедствие воздушного судна с места бедствия осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта.

3. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, а также авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации обязаны участвовать в организации поиска потерпевшего бедствие воздушного судна и до прибытия поисковых и аварийно-спасательных сил принять неотложные меры по спасанию людей, оказанию им медицинской и другой помощи, охране данного воздушного судна и находящихся на его борту документации и имущества.

(в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

4. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления вправе привлекать для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ юридических лиц при условии возмещения понесенных ими расходов за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

5. Пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов иностранных государств оказывается помощь на тех же условиях, что и пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов Российской Федерации.

#### Статья 90. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома

Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэродрома или аэропорта.

Статья 91. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей в районах открытого моря и на территориях иностранных государств

1. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей в районах открытого моря, в которых ответственность за организацию воздушного движения несет Российская Федерация, осуществляются уполномоченными органами в соответствии с пунктом 1 статьи 88 настоящего Кодекса.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. Поиск и спасание терпящего или потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа на территории иностранного государства осуществляются в порядке, установленном в данном государстве, и с соблюдением общепризнанных принципов и норм международного права и в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

#### Статья 92. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах

1. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах относятся к сообщениям, имеющим категорию абсолютного приоритета. Имеющие средства связи юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности и граждане обязаны предоставить средства связи для немедленной передачи сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушному судне либо передать такое сообщение. Граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, должны обеспечить немедленную передачу данного сообщения.

2. За передачу первого сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушному судне плата не взимается. Междугородные телефонные переговоры об оказании помощи терпящему или потерпевшему бедствие воздушному судну, его пассажирам и экипажу оплачиваются в соответствии с тарифом на универсальные услуги связи; сообщения, передаваемые по телеграфу, - тарифом, установленным для передачи срочного сообщения. За междугородные телефонные переговоры в целях передачи сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушному судне плата не взимается.

#### Статья 93. Оповещение о потерпевшем бедствие воздушном судне

1. Командир потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа этого воздушного судна, а также иной гражданин, которому стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом ближайший орган местного самоуправления, организацию или воинскую часть, которые в свою очередь обязаны немедленно проинформировать о случившемся соответствующее авиационное предприятие либо уполномоченный орган в области использования воздушного пространства, уполномоченный орган в области гражданской авиации, уполномоченный орган в области обороны или уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

2. Должностные лица авиационного предприятия, которым стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом уполномоченный орган в области гражданской авиации и уполномоченный орган в области использования воздушного пространства.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

Статья 94. Прекращение поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа

1. В случае, если все принятые для поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа меры не дали результатов, решение о прекращении поиска этого воздушного судна принимается уполномоченным органом, осуществившим государственную



регистрацию или государственный учет этого воздушного судна.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2. Решение о прекращении поиска потерпевшего бедствие воздушного судна иностранного государства принимается уполномоченным органом в области использования воздушного пространства.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

3. Потерпевшее бедствие воздушное судно, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести.

## **Глава XIV. РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТА**

Статья 95. Цели и порядок расследования авиационного происшествия или инцидента

1. Авиационное происшествие или инцидент с гражданским, государственным или экспериментальным воздушным судном Российской Федерации либо с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации подлежат обязательному расследованию.

2. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.

3. Расследования, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены эти полномочия соответственнo в гражданской, государственной или экспериментальной авиации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Проведение расследований, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 96. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расследование авиационного происшествия или инцидента проводится комиссией.

2. Комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента имеет право:

1) беспрепятственно проходить на борт потерпевшего бедствие воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного происшествия или инцидента;

2) обследовать потерпевшее бедствие воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту потерпевшего бедствие воздушного судна либо вовлеченное в авиационное происшествие или инцидент извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

3) поручать юридическим лицам независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного происшествия или инцидента;

4) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;

5) опрашивать очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, получать

необходимую информацию от правоохранительных органов;

6) изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов; затребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием или инцидентом;

7) проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

3. Члены комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, а также привлекаемые для расследования авиационного происшествия или инцидента лица при предъявлении командировочных удостоверений имеют право внеочередного приобретения билетов на проезд на транспорте общего пользования при следовании к месту авиационного происшествия или инцидента либо при переездах в целях расследования.

### Статья 97. Сохранение доказательственных материалов

1. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент извне, а также документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полета.

2. Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации, в повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

### Статья 98. Обеспечение работ на месте авиационного происшествия или инцидента

1. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, командование воинских частей обязаны оказывать содействие комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, в том числе выделять в распоряжение комиссии необходимые силы и средства, принимать меры по обеспечению охраны места авиационного происшествия или инцидента, созданию безопасных условий для работы на месте авиационного происшествия или инцидента в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

2 - 3. Утратили силу. - Федеральный закон от 22.08.2004 N 122-ФЗ.

Статья 99. Финансирование работ по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента финансируются за счет средств федерального бюджета, а на

расследование авиационного происшествия или инцидента с гражданским воздушным судном, кроме того, за счет централизованных в установленном законом порядке средств организаций гражданской авиации с последующим возмещением этих средств за счет виновных в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

2. Утратил силу. - Федеральный закон от 22.08.2004 N 122-ФЗ.

## **Глава XV. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**

### **Статья 100. Перевозчик и пассажир**

(в ред. Федерального закона от 14.06.2012 N 78-ФЗ)

1. Перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

2. Пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

### **Статья 101. Воздушные перевозки**

1. Внутренняя воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

2. Международная воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

соответственно на территориях двух государств;

на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

3. Коммерческая воздушная перевозка - воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

(п. 3 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

### **Статья 102. Выполнение правил воздушных перевозок**

1. Перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами.

2. Перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

3. Правила воздушных перевозок почты должны быть согласованы с уполномоченным органом в области почтовой связи.

(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 103. Договор воздушной перевозки пассажира. Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты

1. По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном

судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу. Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

2. По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

#### Статья 104. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чарту) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом.

#### Статья 105. Перевозочные документы

(в ред. Федерального закона от 01.12.2007 N 314-ФЗ)

1. К перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почты и предусмотренные нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта.

2. Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом и багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа, грузовой накладной, почтовой накладной.

3. Билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены в электронном виде (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. При использовании электронного перевозочного документа пассажир вправе потребовать, а перевозчик или действующее на основании договора с перевозчиком лицо при заключении договора перевозки или регистрации пассажира обязаны выдать заверенную выписку, содержащую условия соответствующего договора воздушной перевозки (далее - выписка), из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок.

4. Формы билета, багажной квитанции, выписки из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок, грузовой накладной, почтовой накладной, иных документов, используемых при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почты, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

5. По требованию суда, органов прокуратуры, органов внутренних дел, судебного пристава-исполнителя, налоговых органов, таможенных органов электронный перевозочный документ передается перевозчиком или действующим на основании договора с перевозчиком лицом по информационно-телекоммуникационной сети или на материальных носителях либо представляется в виде выписки из автоматизированной информационной системы оформления

воздушных перевозок.

6. Для учета воздушных перевозок пассажиров перевозчиком или действующим на основании договора с перевозчиком лицом ведется реестр перевозочных документов (в том числе реестр электронных перевозочных документов) на основании информации, содержащейся в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

7. Реестр перевозочных документов ведется в электронном виде или на бумажном носителе и должен содержать сведения о плате за воздушные перевозки пассажиров, багажа и маршрутах воздушных перевозок пассажиров, багажа с указанием пунктов отправления и пунктов назначения. Требования к реестру электронных перевозочных документов утверждаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

8. Требования к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок утверждаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта, по согласованию с органом, обеспечивающим координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти по противодействию терроризму.

#### Статья 106. Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов

1. Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

2. Пассажир воздушного судна имеет право:

1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

2) бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира;

3) бесплатного, при международных воздушных перевозках - в соответствии с льготным тарифом, провоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

3. Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается федеральными авиационными правилами.

Статья 106.1. Особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности

(введена Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

1. При заключении договора воздушной перевозки пассажира пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить перевозчику или агенту перевозчика, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

2. При чартерных воздушных перевозках, осуществляемых на основании договора

фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности при заключении договора о реализации туристского продукта обязан сообщить туроператору или турагенту об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

3. Инвалидность и наличие ограничений жизнедеятельности не могут быть основаниями для требования туроператором или турагентом и перевозчиком либо агентом перевозчика, осуществляющим бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, от пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности документов, подтверждающих состояние здоровья таких пассажиров в связи с их инвалидностью или ограничениями жизнедеятельности.

4. Оператор аэропорта, имеющий сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, и перевозчик должны предоставить пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по его запросу услуги, предусмотренные настоящей статьёй.

5. Не допускается отказ в воздушной перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по причине отсутствия технических средств и оборудования, указанных в пункте 10 статьи 37 настоящего Кодекса.

6. Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности на носилках осуществляется с предварительного уведомления перевозчика или агента перевозчика, осуществляющего бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, либо туроператора или турагента о потребности в перевозке на носилках в сроки, установленные перевозчиком.

7. В аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности оператором аэропорта, имеющим сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:

1) сопровождение и помощь при перемещении по территории аэропорта (в том числе в местах посадки в транспортное средство и высадки из него), регистрации на рейс и оформлении багажа для воздушной перевозки, прохождении предполетного и послеполетного досмотров, пограничного и таможенного контроля в аэропорту, посадке на воздушное судно и высадке из него, получении багажа по прибытии воздушного судна;

2) предоставление специальных средств для передвижения (в том числе кресла-коляски), позволяющих осуществлять перемещение пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта;

3) дублирование предоставляемой в аэропорту и необходимой для ознакомления пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности звуковой и зрительной информации;

4) обеспечение посадки на воздушное судно и высадки из него, в том числе с использованием специального подъемного устройства (амбулифта), не способного передвигаться самостоятельно пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

5) предоставление во временное пользование кресла-коляски не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в случае задержки доставки в аэропорт назначения или аэропорт промежуточной посадки специального средства для передвижения, принадлежащего пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, либо утраты или повреждения (порчи) этого средства при воздушной перевозке;

6) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

8. На борту воздушного судна пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности перевозчиком предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:

1) ознакомление с правилами поведения на борту воздушного судна и иной актуальной информацией в доступной для пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности форме;

2) предоставление во временное пользование кресла-коляски для передвижения на борту воздушного судна не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

3) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

9. Автоматизированная информационная система оформления воздушных перевозок должна функционировать таким образом, чтобы информация об ограничениях жизнедеятельности и о потребности в помощи пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности была в ней зарегистрирована, указана в билете и передана перевозчику.

10. Правила указания в билете информации об ограничениях жизнедеятельности пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

11. Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов по слуху и зрению одновременно, ребенка-инвалида в возрасте до двенадцати лет осуществляется в сопровождении пассажира, оказывающего им помощь в полете.

12. Минимальное количество перевозимых на воздушном судне собак-проводников устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

13. Порядок предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения, при участии общественных объединений инвалидов.

Статья 107. Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза

1. Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;

2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;

3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц. Перевозчик не вправе относить услуги, указанные в пунктах 7 и 8 статьи 106.1 настоящего Кодекса, к особым условиям воздушной перевозки;

(в ред. Федерального закона от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

Примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка. В подпункте 4 имеется в виду пассажир воздушного судна, а не груза.

4) отказ пассажира воздушного груза оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;

5) отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 3 пункта 2 статьи 106;

6) нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со статьей 58 настоящего Кодекса;

7) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

1.1. Бремя доказывания наличия оснований расторжения договора воздушной перевозки пассажира, предусмотренных пунктом 1 настоящей статьи, лежит на перевозчике.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

2. В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза пассажиру, грузовладельцу, грузоотправителю возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку, за исключением случая, предусмотренного подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи. В случае, предусмотренном подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи, уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру воздушного судна не возвращается.

Статья 108. Прекращение по инициативе пассажира воздушного судна действия договора воздушной перевозки пассажира

Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку.

Статья 109. Срок доставки груза

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Статья 110. Изменение договора воздушной перевозки груза

1. Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае неприятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

2. В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором



воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

#### Статья 111. Получение груза в пункте назначения

1. Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

2. Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

#### Статья 112. Неполучение груза

1. Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, предусмотренный федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

2. Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

3. Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС и (или) законодательством Российской Федерации о таможенном деле.

(в ред. Федерального закона от 06.12.2011 N 409-ФЗ)

#### Статья 113. Воздушная перевозка опасных грузов

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

### **Глава XVI. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ**

#### Статья 114. Авиационные работы

1. Авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(в ред. Федеральных законов от 18.07.2006 N 114-ФЗ, от 30.12.2008 N 309-ФЗ)

2. Общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Органы законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их

выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей. Согласование указанных условий и ограничений возлагается на заказчика авиационных работ.

#### Статья 115. Договор на выполнение авиационных работ

1. По договору на выполнение авиационных работ подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные работы в порядке, в сроки, в объеме и на условиях, которые предусмотрены этим договором. Заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы.

2. Договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены: порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;

создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов;

иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей.

3. Тарифы на выполнение авиационных работ устанавливаются на основе договора.

### **Глава XVII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА, ЭКСПЛУАТАНТА И ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ**

#### Статья 116. Общие принципы ответственности

1. Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

2. Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

3. Перевозчик, пассажир, грузоотправитель и грузополучатель за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

#### Статья 117. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна

1. Ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке пассажира его жизни или здоровью, определяется международными договорами Российской Федерации либо, если настоящим Кодексом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 14.06.2012 N 78-ФЗ)

1.1. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родителям, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме два миллиона рублей. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ)

1.2. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Размер указанной компенсации не может превышать два миллиона рублей.

(п. 1.2 введен Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ)

1.3. В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации.

(п. 1.3 введен Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ)

2. В целях настоящей статьи воздушная перевозка пассажира включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

Статья 118. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

1. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

2. Перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

3. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

Статья 119. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

1. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;

(в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 331-ФЗ)

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, - в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей.

(в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 331-ФЗ)

2. Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

3. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

4. При воздушных перевозках размеры ответственности за багаж, предусмотренные пунктом 1 настоящей статьи, не распространяются на размеры ответственности за утрату или повреждение (порчу) специальных средств для передвижения (в том числе кресел-колясок), принадлежащих пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности.

За утрату или повреждение (порчу) специальных средств для передвижения (в том числе кресел-колясок), принадлежащих пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, перевозчик несет ответственность в размере стоимости этих средств.

(п. 4 введен Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

Статья 120. Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза

За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Статья 121. Ответственность грузоотправителя

Грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем.

Статья 122. Ответственность перевозчика за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты

Перевозчик несет материальную ответственность перед организациями почтовой связи за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты по вине перевозчика в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 123. Соглашения о повышении пределов ответственности перевозчика

Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами Российской Федерации.

Статья 124. Порядок предъявления требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

1. По требованию пассажира, грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов перевозчик обязан составить коммерческий акт.

Коммерческим актом удостоверяются обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя.

2. Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств:

- 1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;
- 2) повреждение (порча) груза;
- 3) недостача или повреждение (порча) багажа;
- 4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

Для удостоверения указанных обстоятельств в отношении почты перевозчик и организация почтовой связи составляют коммерческий акт.

3. До предъявления к перевозчику иска в случае нарушения договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется претензия.

4. В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется заявление или претензия в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя.

5. Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира, грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензии или иска.

Статья 125. Лица, имеющие право на предъявление требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

1. Право на предъявление перевозчику заявления в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира имеют:

1) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, а также просрочки его доставки - пассажир или уполномоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции или коммерческого акта;

2) в случае прекращения по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира - пассажир.

2. Право на предъявление претензии и иска к перевозчику имеют:

1) в случае утраты груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления такой накладной документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза;

2) в случае недостачи или повреждения (порчи) груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной или коммерческого акта;

3) в случае просрочки доставки груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной;

4) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) почты, а также просрочки ее доставки организация почтовой связи пункта назначения почты;

5) страховщик при предъявлении соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения.

Статья 126. Срок предъявления претензии к перевозчику при внутренних воздушных перевозках

1. Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

1) о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза или почты, а также в случае просрочки их доставки - со дня, следующего за днем выдачи груза, а в отношении почты - с даты составления коммерческого акта;

2) о возмещении вреда в случае утраты груза - через десять дней по истечении срока доставки;

3) о возмещении вреда в случае утраты почты - по истечении срока доставки;

4) о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

2. Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Статья 127. Срок предъявления претензии к перевозчику при международных воздушных перевозках

1. В случае повреждения (порчи) багажа или груза при международных воздушных перевозках лицо, имеющее право на его получение, при обнаружении вреда должно заявить перевозчику уведомление в письменной форме не позднее чем через семь дней со дня получения багажа и не позднее чем через четырнадцать дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа или груза претензия должна быть предъявлена в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа или груза в распоряжение лица, имеющего право на его получение. Указанное уведомление является основанием для составления коммерческого акта.

2. В случае утраты багажа, груза или почты претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение восемнадцати месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки.

Статья 128. Начало течения срока исковой давности

1. Перевозчик обязан в течение тридцати дней с даты поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме уведомить грузоотправителя или грузополучателя об удовлетворении или отклонении претензии.

2. Течение срока исковой давности начинается на следующий день после получения грузоотправителем или грузополучателем ответа об отказе или о частичном удовлетворении претензии, в случае неполучения такого ответа - через сорок пять дней после получения претензии перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

Статья 129. Ответственность за вред, причиненный при столкновении воздушных судов

1. При столкновении воздушных судов, а также при причинении воздушным судном повреждения другому воздушному судну, хотя и без столкновения, имущественная ответственность владельцев воздушных судов определяется следующим образом:

1) вред, причиненный одному из владельцев по вине другого, возмещается виновным;

2) при наличии вины обоих (нескольких) владельцев размер возмещения вреда определяется соразмерно степени виновности каждого. При невозможности установить степень вины ответственность распределяется между владельцами поровну.

2. При отсутствии вины владельцев воздушных судов в причинении вреда ни один из них не имеет права требовать возмещения вреда от другого.

3. Ни один из владельцев, воздушные суда которых участвовали в столкновении, не предполагается виновным, если в установленном порядке не будет доказано иное.

4. Имущественную ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный имуществу третьих лиц, находящемуся на воздушном судне, несет владелец воздушного судна в соответствии с настоящим Кодексом, при этом он имеет право обратного требования (регресса) к виновному в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

#### Статья 130. Размеры ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке

1. За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

2. За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

#### Статья 131. Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами

1. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

2. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна.

3. При выполнении международных полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства.

#### Статья 132. Обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна

1. Страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным.

2. Страховая сумма на каждого члена экипажа воздушного судна устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования.

#### Статья 133. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна

(в ред. Федерального закона от 14.06.2012 N 78-ФЗ)

Перевозчик обязан страховать риск своей гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна за причинение при воздушной перевозке пассажира вреда его жизни или здоровью, а также его багажу и находящимся при этом пассажире вещам в соответствии с федеральным законом.

Статья 134. Обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем

Перевозчик обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза.

Статья 135. Обязательное страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ.

## **Глава XVIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Статья 136. Введение в действие настоящего Кодекса

1. Ввести в действие настоящий Кодекс с 1 апреля 1997 года.

2. Признать утратившим силу с 1 апреля 1997 года пункт 8 (в части применения Воздушного кодекса Союза ССР) Постановления Верховного Совета Российской Федерации от 3 марта 1993 г. N 4604-I "О некоторых вопросах применения законодательства Союза ССР на территории Российской Федерации" (Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1993, N 11, ст. 393; Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 32, ст. 3302).

С 1 апреля 1997 года на территории Российской Федерации не применяются:

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 г. N 9275-X "Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, N 20, ст. 303);

Закон СССР от 17 июня 1983 г. N 9202-X "Об утверждении Указа Президиума Верховного Совета СССР "Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, N 25, ст. 384);

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1987 г. N 7812-XI "О внесении изменений в Воздушный кодекс Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1987, N 40, ст. 652).

Иные нормативные правовые акты подлежат приведению в соответствие с настоящим Кодексом.

3. Впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области авиации и действующих на территории Российской Федерации, в соответствие с настоящим Кодексом законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, применяются постольку, поскольку они не противоречат настоящему Кодексу.

Изданные до введения в действие настоящего Кодекса нормативные акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и применяемые на территории



Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые согласно настоящему Кодексу могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов.

Статья 137. Порядок применения положений настоящего Кодекса

1. Положения настоящего Кодекса применяются к гражданским правоотношениям, возникшим после введения его в действие.

По гражданским правоотношениям, возникшим до введения в действие настоящего Кодекса, положения настоящего Кодекса применяются к тем правам и обязанностям, которые возникнут после введения его в действие.

2. Установленные статьями 126, 127 и 128 настоящего Кодекса сроки предъявления претензий применяются к тем претензиям, сроки предъявления которых, предусмотренные ранее действовавшим законодательством, не истекли к моменту введения в действие настоящего Кодекса.

Президент Российской Федерации  
Б.ЕЛЬЦИН

Москва, Кремль  
19 марта 1997 года  
N 60-ФЗ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**  
от 11 марта 2010 г. N 138

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРАВИЛ  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ**

(в ред. Постановлений Правительства РФ  
от 05.09.2011 N 743 (ред. 27.09.2011), от 19.07.2012 N 735)

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

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

2. Признать утратившими силу:

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

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

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

Председатель Правительства  
Российской Федерации  
В.ПУТИН

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(в ред. Постановлений Правительства РФ  
от 05.09.2011 N 743 (ред. 27.09.2011), от 19.07.2012 N 735)

### **I. Общие положения**

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

2. В настоящих Федеральных правилах используются следующие определения:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**"воздушное судно-нарушитель"** - воздушное судно (летательный аппарат), допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации или пересекшее государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**"использование воздушного пространства"** - деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения;

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

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

**"координирование использования воздушного пространства"** - деятельность, осуществляемая в процессе планирования использования воздушного пространства и обслуживания (управления) воздушного движения, направленная на оптимизацию воздушного пространства в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**"пользователи воздушного пространства"** - физические и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**"старший авиационный начальник"** - должностное лицо, наделенное правами и обязанностями, определенными воздушным законодательством Российской Федерации. Для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок гражданской авиации старшим авиационным начальником является должностное лицо, назначаемое главным оператором аэропорта, вертодрома или владельцем посадочной площадки, а для аэродромов государственной и экспериментальной авиации, аэродромов совместного базирования старшим авиационным начальником аэродрома является должностное лицо, назначенное уполномоченным органом, в ведении которого находится такой аэродром;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

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

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

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

**"эшелон полета"** - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм ртутного столба (1013,2 гПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

3. Использование воздушного пространства в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Российскую Федерацию, производится в соответствии с требованиями, установленными Конвенцией о международной гражданской авиации.

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

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

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

## **II. Структура и классификация воздушного пространства**

### **Структура воздушного пространства**

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

Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон полета 8100 м (эшелон полета 265), который относится к нижнему воздушному пространству. (в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

8. Структура воздушного пространства включает в себя следующие элементы:

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

б) маршруты обслуживания воздушного движения;

в) районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов);

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

д) маршруты полетов воздушных судов;

е) запретные зоны;

ж) опасные зоны;

з) зоны ограничения полетов;

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

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

### **Классификация воздушного пространства**

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

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

б) класс С - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов,

выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов. Для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов, на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;  
(в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

в) класс G - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами). При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.  
(в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

### **Установление и использование структуры воздушного пространства**

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

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

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

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

В границах диспетчерского района может устанавливаться узловым диспетчерский район.

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

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

В период, когда на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не предоставляется, воздушное пространство класса C диспетчерской зоны классифицируется как воздушное пространство класса G.

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

16. Ширина воздушной трассы устанавливается:

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23. Абзацы первый - второй утратили силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

На аэродроме устанавливается полоса воздушных подходов (воздушное пространство в установленных границах), примыкающая к торцу взлетно-посадочной полосы и расположенная в направлении ее оси, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку. Границы полос воздушных подходов

устанавливаются в порядке, определенном Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством обороны Российской Федерации, Министерством промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

24. Экипажи воздушных судов при выполнении полетов и диспетчеры управления воздушным движением при обслуживании воздушного движения руководствуются данными, опубликованными в аэронавигационной информации.

Аэронавигационная информация предоставляется пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Аэронавигационная информация о комплексе сооружений, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, наземном авиационном оборудовании аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, а также о препятствиях в районе аэродрома и вертодрома направляется в Федеральное агентство воздушного транспорта старшим авиационным начальником аэродрома, вертодрома или посадочной площадки.

Порядок разработки аэронавигационной информации, требования к ее точности, перечень данных аэронавигационной информации, включая процедуры маневрирования в районе аэродрома и вертодрома, данные о зонах акробатических полетов, зонах выброски парашютистов, зонах полетов планеров и аэростатов, а также правила предоставления аэронавигационной информации устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

(п. 24 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

25. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

26. Инструкции по производству полетов в районе аэродрома, вертодрома и посадочной площадки разрабатываются старшим авиационным начальником аэродрома, вертодрома или посадочной площадки и применяются:

а) для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок государственной авиации - в порядке, установленном Министерством обороны Российской Федерации;

б) для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок экспериментальной авиации - в порядке, установленном Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

(п. 26 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

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

а) ниже эшелона перехода:

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

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

б) от эшелона перехода включительно и выше:

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

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

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

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

- а) обеспечение запуска и посадки космических объектов;
- б) проведение поисково-спасательных работ;
- в) выполнение ракетно-артиллерийских стрельб на полигонах боевой подготовки Военно-Морского Флота;
- г) выполнение полетов на испытания, исследования авиационной и ракетной техники, на установление рекордов;
- д) проведение учений, показов новой военно-морской техники;
- е) обеспечение пусков и падения ракет, падения их отделяющихся частей.

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

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

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

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

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

- а) проведение на полигонах стрельб, пусков ракет, бомбометаний, десантирования;
- б) проведение противорабовых стрельб;
- в) проведение работ с боеприпасами на объектах их хранения;
- г) осуществление научных исследований в атмосфере;
- д) проведение взрывных работ;
- е) выполнение полетов в специальных зонах вне районов аэродромов (вертодромов).

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

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

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

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

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

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

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

а) использования воздушного пространства лицами, в интересах которых установлены такие зоны;

б) выполнения полетов на перехват воздушных судов-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства;

в) выполнения полетов в целях проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях;

г) выполнения полетов воздушных судов, осуществляемых в соответствии со специальными международными договорами.

40. Для использования воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничения полетов в случаях, не предусмотренных пунктом 39 настоящих Федеральных правил, пользователи воздушного пространства обязаны получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны. Почтовые адреса, телефоны, а также частоты радиосвязи авиационного диапазона лиц, наделенных полномочиями по выдаче разрешений на использование воздушного пространства запретных зон и зон ограничения полетов, предоставляются пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Указанная информация публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в сети Интернет и включается в аэронавигационную информацию.

(п. 40 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

49. Авиационные работы, парашютные прыжки, подъемы привязных аэростатов над населенными пунктами выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления, а в городах федерального значения Москва и Санкт-Петербург - разрешения соответствующих органов исполнительной власти указанных городов.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

51. Использование воздушного пространства при выполнении полетов с палубы военного корабля или невоенного судна в воздушном пространстве классов А и С над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

56.1. Применение лазеров и изделий на основе лазеров в направлении осуществляющих руление, взлет, посадку и полет воздушных судов запрещается.

(п. 56.1 введен Постановлением Правительства РФ от 19.07.2012 N 735)

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

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

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

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

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

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

59. Запрещается размещать в полосах воздушных подходов на удалении до 30 км, а вне полос воздушных подходов - до 15 км от контрольной точки аэродрома объекты выбросов (размещения) отходов, животноводческие фермы, скотобойни и другие объекты, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц.

(п. 59 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

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

- в) взрывоопасных объектов;
- г) факельных устройств для аварийного сжигания сбрасываемых газов высотой 50 м и более (с учетом возможной высоты выброса пламени);
- д) промышленных и иных предприятий и сооружений, деятельность которых может привести к ухудшению видимости в районе аэродрома (вертодрома).

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

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

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

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

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

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

### **Установление классификации воздушного пространства**

64. В воздушном пространстве над территорией Российской Федерации устанавливаются:

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

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

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

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

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

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

66. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

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

Сведения о классификации воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

### **Эшелонирование**

68. В воздушном пространстве Российской Федерации устанавливаются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам:

а) 300 м - до эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410);

б) 600 м - выше эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410).

(п. 68 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

68(1). В воздушном пространстве Российской Федерации с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM) от эшелона полета 8850 м (эшелона полета 290) до эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410) включительно запрещаются полеты воздушных судов, не допущенных к полетам с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM), кроме государственных воздушных судов, воздушных судов, выполняющих полет в составе группы, воздушных судов, по любым причинам потерявших в полете способность выдерживать заданный эшелон полета, в том числе выполняющих полет с отказавшей радиосвязью. В этих случаях между указанными воздушными судами устанавливается минимальный интервал вертикального эшелонирования 600 м.

(п. 68(1) введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

68(2). Порядок допуска воздушных судов и эксплуатантов к полетам с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM), а также контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами (мониторинг) определяется Министерством транспорта Российской Федерации.

(п. 68(2) введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

68(3). Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полеты по правилам визуальных полетов выше эшелона перехода до эшелона полета 8100 м (эшелона полета 265), устанавливается 300 м.

(п. 68(3) введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

68(4). Минимальный интервал вертикального эшелонирования выше эшелона перехода между воздушными судами, выполняющими полет по правилам визуальных полетов, и воздушными судами, выполняющими полет по правилам полетов по приборам, должен быть не менее 300 м.

(п. 68(4) введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

69. Вертикальное эшелонирование воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации осуществляется по полукруговой системе относительно истинного меридиана согласно приложению.

(п. 69 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

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

72. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

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

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

75. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы продольного эшелонирования.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

на маршрутах полетов воздушных судов государственной авиации - не менее 30 км при вертикальной скорости набора высоты (снижении) 10 м/с и более;

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

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

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

г) между воздушными судами при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим в попутном направлении, в момент пересечения - не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км.

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

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

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

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

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

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

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

78. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

79. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы бокового эшелонирования.

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

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

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км в момент пересечения;

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

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

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

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

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

в) на этапах захода на посадку, взлета и набора высоты после взлета ниже эшелона перехода - федеральными авиационными правилами.

(пп. "в" введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

82. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

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

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

### **Правила пересечения государственной границы Российской Федерации**

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

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

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

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

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

87. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации, выдаваемое в порядке, установленном пунктом 120 настоящих Федеральных правил.

(п. 87 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

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

При выполнении российскими воздушными судами полетов в воздушном пространстве над открытым морем аппаратура государственного радиолокационного опознавания выключается при удалении воздушного судна от береговой черты Российской Федерации на расстояние 400 км и включается при приближении к береговой черте Российской Федерации на такое же расстояние.

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

регистрационный опознавательные знаки), местоположение, эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

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

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

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

92. При отсутствии подтверждения органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации воздушным судном, выполняющим международный полет, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещает экипажу воздушного судна влет в воздушное пространство Российской Федерации и информирует об этом главный центр Единой системы.

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

93. При наличии различий в системах эшелонирования, принятых в Российской Федерации и в сопредельном с Российской Федерацией государстве, смена эшелона должна быть закончена за 30 км до пересечения государственной границы Российской Федерации (границы зоны Единой системы над открытым морем), если иное не предусмотрено международными договорами (соглашениями) и другие указания органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) отсутствуют.

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

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

96. Не является нарушением правил пересечения государственной границы Российской Федерации вынужденный влет в воздушное пространство Российской Федерации воздушных судов в случае аварии, стихийного бедствия, угрожающего безопасности воздушного судна,

доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажирам, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств.

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

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

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

### **III. Планирование и координирование использования воздушного пространства**

99. Планирование использования воздушного пространства осуществляется:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

106. В процессе планирования и координирования использования воздушного пространства центры Единой системы могут вносить изменения в заявленные пользователями воздушного пространства условия использования воздушного пространства (место, время и высота). Указанные изменения должны быть доведены до лица, представляющего план использования воздушного пространства, и органов противовоздушной обороны.

107. Планы использования воздушного пространства подразделяются на:

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

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

- а) сообщение экипажа с борта воздушного судна, содержащее информацию о представленном плане или изменениях в текущий план;
- б) сообщение по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;
- в) сообщение с использованием телефонной сети связи общего пользования или сети Интернет, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;
- г) сообщение на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане.

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

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

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

110. План полета воздушного судна содержит:

- а) информацию об опознавательном индексе воздушного судна (номере рейса, радиотелефонном позывном командира воздушного судна, государственном и регистрационном опознавательных знаках);
- б) информацию о правилах полета и типе полета;
- в) информацию о количестве и типе воздушных судов, категории турбулентности следа;
- г) информацию об оборудовании воздушного судна;
- д) информацию об аэродроме вылета и времени вылета;
- е) информацию о маршруте полета;
- ж) информацию об аэродроме назначения и общем расчетном истекшем времени (до посадки), запасных аэродромах;
- з) прочую информацию, необходимую для описания особенностей маршрута полета, регистрационных знаков воздушного судна, наименования эксплуатанта, летно-технических данных воздушного судна, используемого бортового оборудования, и иную необходимую

информацию, если она отличается от типовой или требует особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

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

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

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

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

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

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

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

#### **IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства**

##### **Разрешительный порядок использования воздушного пространства**

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

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

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

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

в) пресечения и раскрытия преступлений;

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

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

е) предотвращения и пресечения нарушений порядка использования воздушного пространства.

115. Уполномоченные лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил, обязаны

немедленно уведомить об этом соответствующие центры Единой системы и органы противовоздушной обороны и принять все необходимые меры для обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

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

116. Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается:

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

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

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

а) главный центр Единой системы:

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

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

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

б) зональный центр Единой системы:

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

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

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

в) районный центр Единой системы:

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

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

118. Диспетчерское разрешение выдается органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) на основании полученного разрешения на использование воздушного пространства либо в случаях, указанных в пунктах 114 и 126 настоящих Федеральных правил, - на основании запроса командира воздушного судна.

119. В разрешении на использование воздушного пространства указывается:

а) для полетов воздушных судов:

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

аэродром вылета и расчетное время вылета;



маршрут и профиль полета;  
запасные аэродромы;  
аэродром назначения;

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

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

время начала и окончания деятельности;  
границы района и диапазон используемых высот.

120. Разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов выдается российским и иностранным пользователям воздушного пространства Российской Федерации на основании представленного плана полета и одного из следующих документов:

а) международный договор Российской Федерации;

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

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

г) разрешение, выдаваемое Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для гражданской авиации;

д) разрешение, выдаваемое Генеральным штабом Вооруженных Сил Российской Федерации, на выполнение международных полетов государственных воздушных судов;

е) разрешение, указанное в пункте 121 настоящих Федеральных правил, - в случаях выполнения полета воздушным судном иностранного государства вне маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов или выполнения международного полета в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также из указанных аэропортов (аэродромов).

(п. 120 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

120(1). Для получения разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов воздушных судов гражданской авиации не требуется получение дополнительных разрешений, кроме случаев, указанных в подпункте "е" пункта 120 настоящих Федеральных правил.

Достоверность сведений, содержащихся в плане полета воздушного судна, обеспечивается лицом, представившим план полета воздушного судна.

Рассмотрение представленного плана полета воздушного судна, выдача разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международного полета или отказ в выдаче указанного разрешения производится в течение 2 часов с момента поступления плана полета воздушного судна и разрешений, предусмотренных настоящими Федеральными правилами.

(п. 120(1) введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

121. Разрешение на международный полет воздушного судна в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также

из указанных аэропортов (аэродромов) выдает Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Разрешение на полеты гражданских воздушных судов иностранных государств по маршрутам обслуживания воздушного движения Российской Федерации, не открытым для международных полетов, и вне этих маршрутов выдает Федеральное агентство воздушного транспорта по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации. О выдаче указанного разрешения уведомляется Министерство обороны Российской Федерации. (п. 121 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

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

### **Уведомительный порядок использования воздушного пространства**

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

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

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

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

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

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

### **V. Организация воздушного движения**

128. Организация воздушного движения включает в себя:

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

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

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

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

131. Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает в себя:

- а) районное диспетчерское обслуживание;

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

132. Организация потоков воздушного движения осуществляется центрами Единой системы для регулирования превышения потребностей воздушного движения над пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

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

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

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

## **VI. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства**

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

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

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

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

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

- а) выполнение полетов воздушных судов литеры "А";

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **VII. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил**

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

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

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

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

а) угрожающих незаконным пересечением или незаконно пересекающих государственную границу Российской Федерации;

б) являющихся неопознанными;

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

г) передающих сигнал "Бедствие";

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

е) выполняющих полеты для проведения поисково-спасательных работ.

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

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

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

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

г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

а) начальник дежурной смены главного центра Единой системы - при выполнении международных полетов;

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

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

151. При незаконном пересечении государственной границы Российской Федерации, применении оружия и боевой техники Вооруженных Сил Российской Федерации по воздушному судну-нарушителю, а также при появлении в воздушном пространстве неопознанных воздушных судов и других материальных объектов в исключительных случаях органы противовоздушной обороны подают сигнал "Ковер", означающий требование немедленной посадки или вывода из этого района всех воздушных судов, находящихся в

воздухе, за исключением воздушных судов, привлекаемых для борьбы с воздушными судами-нарушителями и выполняющих задачи поиска и спасания.

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

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

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

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

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

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

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

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

156. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводятся в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации для государственной, гражданской и экспериментальной авиации, а также настоящими Федеральными правилами.

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

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

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

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

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

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

## ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(введено Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

Истинный путевой угол от 0°						Истинный путевой угол от 180° до 359°					
Полеты по правилам полетов по приборам			Полеты по правилам визуальных полетов			Полеты по правилам полетов по приборам			Полеты по правилам визуальных полетов		
эше- лон поле- та	метры	футы	эше- лон поле- та	метры	футы	эше- лон поле- та	метры	футы	эше- лон поле- та	метры	футы
010	300	1000	-	-	-	020	600	2000	-	-	-
030	900	3000	035	1050	3500	040	1200	4000	045	1350	4500
050	1500	5000	055	1700	5500	060	1850	6000	065	2000	6500
070	2150	7000	075	2300	7500	080	2450	8000	085	2600	8500
090	2750	9000	095	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	-	-	-	280	8550	28000	-	-	-
290	8850	29000	-	-	-	300	9150	30000	-	-	-
310	9450	31000	-	-	-	320	9750	32000	-	-	-
330	10050	33000	-	-	-	340	10350	34000	-	-	-
350	10650	35000	-	-	-	360	10950	36000	-	-	-
370	11300	37000	-	-	-	380	11600	38000	-	-	-
390	11900	39000	-	-	-	400	12200	40000	-	-	-
410	12500	41000	-	-	-	430	13100	43000	-	-	-
450	13700	45000	-	-	-	470	14350	47000	-	-	-
490	14950	49000	-	-	-	510	15550	51000	-	-	-
и т.д.	и т.д.	и т.д.	-	-	-	и т.д.	и т.д.	и т.д.	-	-	-



**Приказ Минобороны РФ, Минтранса РФ и Росавиакосмоса  
от 31 марта 2002 г. N 136/42/51  
"Об утверждении Федеральных авиационных правил полетов в воздушном  
пространстве Российской Федерации"**

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

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

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

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

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

Министр обороны  
Российской Федерации

С.Иванов

Министр транспорта  
Российской Федерации

С.Франк

Генеральный директор Российского  
авиационно-космического агентства

Ю.Коптев

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

---

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

## ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

### 1. Общие положения

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

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

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

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

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

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

7. В целях настоящих Правил применяются следующие основные понятия:

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

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

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

4) **"аэродром горный"** - аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома, а так же аэродром, расположенный на высоте 1 000 м и более над уровнем моря;

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

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

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

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

9) **"аэронавигационная информация"** - сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения (далее именуются - РТО), необходимые для организации и выполнения полетов;

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

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

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

13) **"взлет"** - этап полета с момента начала ускоренного движения воздушного судна с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленных высоты и скорости полета применительно к конкретному воздушному судну;

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

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

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

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

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

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

20) **"визуальные метеорологические условия"** - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, высоты нижней границы облаков и расстояния до облаков, при которых полет выполняется по правилам визуальных полетов;

21) **"визуальный заход на посадку"** - заход на посадку, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

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

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

24) **"воздушная трасса Российской Федерации"** - установленная для полетов воздушных судов часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине, обеспеченная средствами навигации и обслуживанием воздушного движения (далее именуется - воздушная трасса) (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084, Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861) (далее именуется - Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации);

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

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

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

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

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

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

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

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

33) **"высота принятия решения"** - высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случае, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки (далее именуется - ВПР);

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

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

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

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

38) **"демонстрационный полет"** - полет с целью показа возможностей воздушного судна, летного мастерства (показ авиатехники, авиационный парад и т.п.);

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

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

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

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

43) **"зона ожидания"** - воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому;

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

пусков ракет, воздушных стрельб;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

54) **"местность равнинная"** - местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км;

55) **"метеорологическая информация"** - сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы, экипажей воздушных судов и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

56) **"минимальная высота снижения"** - высота, установленная для неточного захода на посадку, ниже которой снижение не может производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами (далее именуется - МВС);

57) **"неточный заход на посадку"** - заход на посадку по приборам без навигационного наведения по глиссаде, формируемой с помощью электронных средств;

58) **"обледенение"** - отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое - при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин, умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин, сильное - более 1 мм/мин);

59) **"опасное сближение"** - не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации;

60) **"переходный слой"** - воздушное пространство между высотой перехода и эшелоном перехода;

61) **"перрон"** - определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

62) **"пилотаж"** - преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета;

63) **"плановая таблица полетов"** - документ установленного образца, определяющий порядок выполнения полетов, характер заданий экипажам и очередность их выполнения. Плановая таблица полетов применяется при полетах государственной и экспериментальной авиации;

64) **"площадь маневрирования"** - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

65) **"полет"** - движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки;

66) **"полет визуальный"** - полет, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

67) **"полет по приборам"** - полет, когда пространственное положение воздушного судна, его местонахождение, а также положение относительно других материальных объектов и сооружений определяются экипажем по приборам;

68) **"полетный лист (задание на полет)"** - документ установленной формы, разрешающий командиру воздушного судна выполнение полета. Аэродромные полеты по утвержденной плановой таблице могут выполняться без полетных листов;

69) **"порог ВПП"** - начало участка ВПП, предназначенного для приземления воздушных судов;

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

71) **"посадочная площадка"** - участок земли, водной или иной поверхности, пригодный для взлета и посадки воздушных судов;

72) **"потеря ориентировки"** - ситуация, при которой экипаж воздушного судна не знает местонахождения воздушного судна;

73) **"превышение аэродрома"** - абсолютная высота наивысшей точки ВПП;

74) **"предпосадочная прямая"** - установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления;

75) **"препятствие"** - рельеф местности, естественные и искусственные объекты на ней, представляющие угрозу безопасности воздушного движения;

76) **"приборные метеорологические условия"** - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам полетов по приборам;

77) **"рабочая площадь аэродрома"** - часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки);

78) **"расчетное время прилета (прибытия)"** - расчетное время (момент) выхода воздушного судна на аэродромное навигационное средство, а при его отсутствии на центр ВПП (КТА);

79) **"район аэродрома"** - часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации и выполнения аэродромных полетов (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

80) **"район аэроузла"** - часть воздушного пространства установленных размеров с двумя и более близко расположенными аэродромами, для организации и выполнения полетов с которых необходимо специальное согласование и координирование (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

81) **"район авиационных работ"** - часть воздушного пространства, в пределах которой по установленным планам и графикам выполняются авиационные работы (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

82) "**район поисково-спасательных работ**" - участок земной или водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которых проводятся поисково-спасательные работы (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

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

84) "**режим полета**" - параметры полета воздушного судна;

85) "**рубеж ухода (возврата)**" - рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром, количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прилета (прибытия) было не менее минимального установленного;

86) "**рубеж передачи управления**" - рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором управление движением данного воздушного судна передается от одного органа ОВД (управления полетами) другому;

87) "**руление**" - движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки, а в отношении вертолетов - также перемещение над площадью маневрирования аэродрома в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли, и на скоростях, принятых для руления, то есть руление по воздуху;

88) "**сверхлегкие летательные аппараты**" - летательные аппараты, имеющие максимальную взлетную массу не более 495 кг, минимальную скорость полета - менее 65 км/час. Сверхлегкие летательные аппараты подразделяются на безмоторные (дельтапланы, парaplаны и т.п.) и моторные (дельталеты, мотодельтапланы, мотопарaplаны, автожиры, микросамолеты и т.п.) (далее именуются - СЛА);

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

99) "**эшелонирование продольное**" - рассредоточение воздушных судов на одной высоте

на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

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

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

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

103) "**эшелон перехода**" - установленный эшелон полета для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации).

## **II. Виды полетов воздушных судов**

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

а) по правилам выполнения на:

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

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

б) по использованию элементов структуры воздушного пространства на:

трассовые полеты - по воздушным трассам или МВЛ;

маршрутные полеты - по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;

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

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

районные полеты - в пределах воздушного пространства одного района ЕС ОрВД;

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

в) по метеорологическим условиям выполнения:

в визуальных метеорологических условиях;

в приборных метеорологических условиях;

г) по количеству воздушных судов на:

одиночные полеты;

групповые полеты;

д) по времени суток на:

дневные - в период между восходом и заходом солнца;

ночные - в период между заходом и восходом солнца;

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

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

над равнинной и холмистой местностью;

над горной местностью;

над безориентирной местностью и пустыней;

над водной поверхностью;

в полярных районах;

ж) по высоте выполнения:

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

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

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

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



в стратосфере - свыше 12 000 м (выше тропопаузы);  
Другие виды полетов определяются соответствующими актами видов авиации.

### **III. Минимумы**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **IV. Безопасные высоты (эшелоны) полета**

13. Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов устанавливаются:

- а) безопасная высота круга полетов над аэродромом (при его наличии);
- б) безопасная высота в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;
- в) безопасная высота в районе аэроузла;
- г) безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона;
- д) нижний (безопасный) эшелон в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;
- е) нижний (безопасный) эшелон в районе аэроузла;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **V. Определение, выдерживание и изменение высоты (эшелонов) полета.**

### **Правила установки высотомеров**

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

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

20. Изменение высоты (эшелонов) полета допускается с разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее именуется - орган ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

В этом случае командир воздушного судна должен указать свое местонахождение, высоту (эшелон) полета и причину его изменения.

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

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

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

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

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

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

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

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

б) высота перехода в районе аэроузла;

в) высота перехода в районе ЕС ОрВД;

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

д) эшелон перехода в районе аэроузла;

е) эшелон перехода в районе ЕС ОрВД.

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

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

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

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

При необходимости высота перехода может устанавливаться в районе аэроузла. В этом случае высота перехода устанавливается не менее наибольшего значения высоты перехода одного из районов аэродромов, входящего в аэроузел.

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

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

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

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

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

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

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

## **VI. Общие требования и правила полетов**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

безопасности полета (посадки);

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

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

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

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

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

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

41. Обгоняемое воздушное судно пользуется приоритетом, а обгоняющее воздушное судно независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, отворачивает в сторону от обгоняемого воздушного судна. Никакие последующие изменения в положении этих воздушных судов относительно друг друга не освобождают экипаж обгоняющего воздушного судна от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершён при обеспечении безопасного удаления.

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

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

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

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

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

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

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

46. На всех воздушных судах, находящихся в полете, кроме воздушных судов

выполняющих боевую задачу или специальное задание, в период между заходом и восходом солнца, а также по указанию соответствующего органа ОВД (управления полетами), должны быть включены:

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

б) аэронавигационные огни.

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

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

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

## **VII. Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома**

49. Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома осуществляется в порядке, определенном инструкцией по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационным паспортом аэродрома согласно приложениям N 3, 5 к настоящим Правилам.

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

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

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

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

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

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

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

огни (при их наличии), обозначающие работу двигателей.

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

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

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

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

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

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

### **VIII. Правила визуальных полетов**

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

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

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

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

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

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

### **IX. Правила полетов по приборам**

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

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

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

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

### **X. Полеты в районе аэродрома (аэроузла)**

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

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

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

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

66. Взлет и посадка воздушных судов без разрешения органа ОВД (управления полетами) аэродрома запрещаются, за исключением случая, когда на аэродроме (посадочной площадке) орган ОВД (управления полетами) не предусмотрен. При отсутствии радиосвязи с органом ОВД (управления полетами) командир воздушного судна действует в соответствии с

установленными сигналами для аэродромного движения согласно приложениям N 3, 5 к настоящим Правилам.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **XI. Полеты в зоне ожидания**

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

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

79. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания производится с разрешения органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета



данного воздушного судна. Разрешение на занятие высоты (эшелона) полета при снижении воздушного судна дается только после получения доклада от командира воздушного судна, ранее занимавшего эту высоту, о ее освобождении.

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

Требовать внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

## **XII. Полеты по воздушным трассам и местным воздушным линиям**

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

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

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

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

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

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

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

## **XIII. Правила пересечения воздушных трасс**

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

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

#### **XIV. Полеты по маршрутам**

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

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

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

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

#### **XV. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы**

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

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

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

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

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

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

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

#### **XVI. Полеты в специальных районах**

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

воздушного пространства зоны ЕС ОрВД.

102. Командир воздушного судна обязан:

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

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

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

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

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

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

### **XVII. Особенности полетов над населенными пунктами**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **XIX. Полеты в районах авиационных работ**

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

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

116. Высоты (эшелоны) полета, занятые воздушными судами, выполняющими

авиационные работы в установленном районе, должны быть свободны от других воздушных судов.

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

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

## **XX. Полеты в зонах чрезвычайных ситуаций**

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

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

## **XXI. Полеты при поиске и спасании**

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

- а) вести наблюдение за судном, терпящим бедствие;
- б) принять меры, которые могут облегчить определение местонахождения воздушного или надводного судна, если данные об этом у соответствующего органа ОВД (управления полетами) отсутствовали;
  - в) сообщить органу ОВД (управления полетами), по возможности:
    - тип, опознавательные знаки и состояние воздушного судна, терпящего бедствие;
    - его местонахождение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;
    - время наблюдения в часах и минутах;
    - количество замеченных людей;
    - факт покидания людьми воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;
    - количество людей, находящихся на поверхности воды;
    - физическое состояние людей.

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

## **XXII. Полеты вертолетов**

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

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

125. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

- а) до воздушных судов - двух диаметров несущего винта;
- б) до других препятствий - половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

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

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

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

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

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

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

### **XXIII. Полеты гидросамолетов**

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

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

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

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

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

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

### **XXIV. Полеты пилотируемых аэростатов**

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

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

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

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

## **XXV. Полеты сверхлегких летательных аппаратов**

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

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

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

## **XXVI. Полеты на буксировку**

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

## **XXVII. Полеты на сверхзвуковых скоростях**

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

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

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

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

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

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

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

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

152. При выполнении демонстрационных полетов запрещается:  
на многодвигательных воздушных судах преднамеренная остановка одного или нескольких двигателей;  
полеты на сверхзвуковой скорости;  
находиться на борту воздушного судна лицам не являющимся членами экипажа;  
пролет над зоной, отведенной для зрителей.

## **XXIX. Групповые полеты**

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

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

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

## **XXX. Дозаправка топливом в полете**

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

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

## **XXXI. Полеты в условиях обледенения**

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

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

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

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

## **XXXII. Полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков**

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

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

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

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

164. При полетах по ПВП обход кучево-дождевых (грозовых) и мощно-кучевых облаков на

заданной высоте (эшелоне) осуществляется на безопасном удалении, исключающем попадание воздушного судна в кучево-дождевые (грозовые) и мощно-кучевые облака.

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

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

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

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

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

### **XXXIII. Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)**

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

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

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

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

### **XXXIV. Полеты в условиях повышенной электрической активности атмосферы**

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

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

### **XXXV. Полеты в условиях пыльной бури**

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

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



178. Полеты на малых и предельно малых высотах через зоны пыльной бури запрещаются.
179. Посадка в условиях пыльной бури запрещается. Командиру вертолета в этих случаях разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха, вне зоны пыльной бури.
180. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях пыльной бури запрещаются.

### **XXXVI. Полеты в условиях горной местности**

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

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

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

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

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

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

### **XXXVII. Полеты над безориентирной местностью и пустыней**

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

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

### **XXXVIII. Полеты над водной поверхностью**

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

191. Порядок обеспечения экипажей и пассажиров воздушных судов индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами определяется соответствующими актами видов авиации.

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

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

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

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

### **XXXIX. Полеты в полярных районах**

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

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

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

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

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

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

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

видимость - не менее 10 км;

высота нижней границы облаков - не менее 300 м;

облачность - не более 5 баллов;

прямое солнечное освещение.

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

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

### **XI. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки**

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

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

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

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

повысить осмотрительность;

включить (выпустить) фары;

повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

при необходимости уйти на второй круг.

### **XLI. Полеты на малых и предельно малых высотах**

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

210. При полете на малых и предельно малых высотах по ПВП в случае попадания в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти

на пилотирование по ППП, доложить органу ОВД (управления полетами) и занять безопасную высоту полета или нижний (безопасный) эшелон полета.

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

## **XLII. Полеты в стратосфере**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

221. В случае, когда к моменту прибытия воздушного судна погода в районе аэродрома оказалась ниже установленного минимума для выполнения посадки и нет возможности по запасу топлива и состоянию авиационной техники произвести посадку на запасном аэродроме

или использовать спасательные средства, руководитель полетов (диспетчер) данного аэродрома обязан принять все возможные меры для обеспечения посадки воздушного судна. Решение на выполнение посадки принимает командир воздушного судна.

#### **XLV. Потеря ориентировки**

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

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

223. При потере ориентировки командир воздушного судна обязан:

- а) включить сигнал "Бедствие";
- б) передать по радио сигнал "Полюс";
- в) доложить органу ОВД (управления полетами) об остатке топлива и условиях полета;
- г) с разрешения органа ОВД (управления полетами) занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения воздушного судна наземными радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;

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

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

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

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

В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.

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

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

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

#### **XLVI. Вынужденная посадка вне аэродрома**

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

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

229. В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям службы поиска и спасения.

230. Вылет с места вынужденной посадки после устранения неисправностей на воздушном судне осуществляется с разрешения соответствующего органа ЕС ОрВД, а при отсутствии с ним связи и в случаях, не терпящих отлагательства по причинам безопасности, - по решению командира воздушного судна.

231. Вынужденная посадка гидросамолета в море производится как можно ближе к берегу

или кораблю (судну).

Вынужденная посадка гидросамолета в море ночью, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, производится, если возможно, по лунной дорожке с применением бортового светотехнического оборудования. Для обнаружения гидросамолета, совершившего вынужденную посадку в море ночью, аэронавигационные и проблесковые огни после посадки остаются включенными.

#### **XLVII. Отказ систем (агрегатов) воздушного судна, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке**

232. При отказе систем (агрегатов) воздушного судна, вызывающих необходимость изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке, командир воздушного судна обязан:

- а) при полете по ПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;
- б) при полете по ППП по возможности перейти на полет по ПВП, а когда нет уверенности в безопасности такого перехода, но имеется техническая возможность продолжения полета, необходимо следовать в район, где возможен переход на полет по ПВП, или следовать указаниям органа ОВД (управления полетами).

#### **XLVIII. Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи**

233. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин. при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или орган ОВД (управления полетами) не отвечает.

234. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал "Бедствие" и, используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121,5 МГц.

235. При потере радиосвязи экипаж воздушного судна во всех случаях обязан продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях, условиях полета, используя для приема команд все имеющиеся на воздушном судне радиосредства.

236. При потере радиосвязи непосредственно после взлета командир воздушного судна обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета.

237. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса воздушного судна превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир воздушного судна имеет право:

- а) следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД (управления полетами);
- б) следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД (управления полетами) или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

238. При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) командир воздушного судна имеет право произвести посадку на аэродроме вылета по установленной схеме снижения и захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме вылета командир воздушного судна принимает решение о следовании на аэродром назначения или на запасной аэродром в соответствии с пунктом 237 настоящих Правил.

239. При потере радиосвязи после набора заданного органом ОВД (управления полетами) эшелона (высоты), полет на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром вылета - на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на аэродром вылета необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

240. При потере радиосвязи на этапе снижения командир воздушного судна обязан занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме. При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах 4200 (4500) или 7200 (7500) в зависимости от направления полета.

241. В случае, когда радиосвязь была потеряна при выполнении полета на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполняется на установленной ранее органом ОВД (управления полетами) высоте.

242. Возвращение на аэродром вылета необходимо выполнять по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи, за исключением случаев, когда вход в район аэродрома (аэроузла) осуществляется по коридорам, не совпадающим с коридорами выхода. В этом случае экипаж воздушного судна должен выполнять полет в соответствии с документами аэронавигационной информации.

243. Снижение и заход на посадку на основном или запасном аэродроме при потере радиосвязи командир воздушного судна обязан производить в соответствии с данными, указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осмотровости. При отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации для запасного аэродрома, снижение для захода на посадку разрешается производить от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома.

244. Если радиосвязь потеряна при полете по ПВП под облаками, командир воздушного судна по возможности не должен входить в облака.

245. При полете без радиосвязи ночью местонахождение воздушного судна экипаж должен, по возможности, обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.

246. Полет пилотируемого аэростата при неустойчивой радиосвязи в течение одного часа и невозможности ее восстановления должен быть прекращен с выполнением посадки на выбранную площадку.

#### **XLIX. Отказ радиолокационных средств в районе ОВД, радиотехнических средств на аэродроме посадки**

247. При получении сообщения от органа ОВД (управления полетами) об отказе радиолокационных средств в районе ОВД командир воздушного судна, выполняющий полет в данном районе, обязан:

а) при полете по ППП - продолжать полет, соблюдая заданные высоту (эшелон) и скорость;

б) при полете по ПВП - усилить осмотровость;

в) следить за воздушной обстановкой по радиообмену воздушных судов и органа ОВД (управления полетами).

248. При отказе средств РТО посадки на аэродроме и невозможности по метеорологическим условиям визуальной посадки командир воздушного судна обязан уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку) и следовать на запасной аэродром. При невозможности ухода на запасной аэродром по причине недостатка топлива или неисправности авиационной техники командир воздушного судна действует в соответствии с актами видов авиации.

#### **L. Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров)**

249. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или

прекращении выполнения задания. Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира воздушного судна выполняет другой член экипажа.

250. Порядок действий экипажа воздушного судна при внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении командира воздушного судна, когда он не может продолжать выполнение своих функциональных обязанностей, определяется соответствующими актами видов авиации.

251. Порядок действий экипажей и органов ОВД (управления полетами) при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящих Правилах определяется соответствующими актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

## **ЛІ. Правила действий воздушного судна-перехватчика и воздушного судна-нарушителя**

252. К воздушным судам-нарушителям относятся воздушные суда, допустившие нарушение использования воздушного пространства Российской Федерации в соответствии с перечнем нарушений, указанных в пункте 76 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

253. При нарушении использования воздушного пространства Российской Федерации командир воздушного судна-нарушителя необходимо:

а) немедленно выполнить указания перехватчика, подтверждая принятие сигналов-команд соответствующими сигналами-ответами согласно приложению N 7 к настоящим Правилам;

б) оповестить о перехвате орган ОВД (управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного воздушного судна;

в) попытаться установить радиосвязь с перехватчиком или соответствующим органом ВВС и ПВО, осуществляющим управление перехватом, передачей общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, и если связь не установлена, дублировать свой вызов на частоте 243 МГц, сообщая свой бортовой номер (позывной), местонахождение воздушного судна, а также характер полета;

г) если воздушное судно оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то при отсутствии других указаний органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного воздушного судна, установить на ответчике режим "А" и код 7700.

254. Если невозможно установить связь с перехватчиком на общепонятном языке, необходимо предпринять попытку передать основную информацию и подтвердить принятие указаний путем использования следующих фраз на английском языке:

Вас понял, выполняю (WILCO);  
выполнить не могу (CAN NOT);  
повторите Ваше указание (REPEAT);  
потерял ориентировку (AM LOST);  
терплю бедствие (MAYDAY);  
захвачен (HIJACK);  
требую совершить посадку (LAND);  
требую снизиться (DESCEND).

255. Во время выполнения перехвата воздушного судна-нарушителя орган ВВС и ПВО, осуществляющий управление перехватом, и экипаж воздушного судна-перехватчика должны предпринять попытку установить двустороннюю радиосвязь на общепонятном языке с экипажем перехватываемого воздушного судна на аварийной частоте 121,5 МГц.

256. Если радиосвязь на общепонятном языке установить невозможно, экипаж перехватчика использует следующие фразы на английском языке:

следуйте за мной (FOLLOW);  
снижайтесь для выполнения посадки (DESCEND);  
садитесь на этот аэродром (YOU LAND);

следуйте своим курсом (PROCEED).

257. Если указания, полученные по радио из каких-либо источников, противоречат сигналам-командам, передаваемым экипажем перехватчика визуально, экипаж перехватываемого воздушного судна должен немедленно запросить разъяснения, продолжая одновременно выполнять сигналы-команды перехватчика.

258. Если указания, полученные экипажем перехватываемого воздушного судна по радио из каких-либо источников, противоречат указаниям, передаваемым экипажем перехватчика по радио, экипаж перехватываемого воздушного судна должен немедленно запросить разъяснения, в то же время продолжая выполнять указания, передаваемые по радио экипажем перехватчика.

259. Конечными целями перехвата воздушного судна-нарушителя могут быть:

- а) опознавание воздушного судна;
- б) оказание помощи экипажу воздушного судна в выходе на линию заданного пути;
- в) вывод воздушного судна за пределы воздушного пространства Российской Федерации;
- г) направление воздушного судна в сторону от Государственной границы, запретной зоны или зоны ограничения полетов;
- д) принуждение к посадке на аэродром (или площадку), пригодный для безопасной посадки воздушного судна данного типа.

260. Осуществлять учебные перехваты гражданских воздушных судов, а также других воздушных судов, не предусмотренных для этих целей в задании на полет, запрещается.

## **II. Общие правила радиосвязи между экипажем воздушного судна и органом ОВД (управления полетами)**

261. Органам ОВД (управления полетами) запрещается запрашивать по радио экипажи государственных и экспериментальных воздушных судов, а также экипажи гражданских воздушных судов, выполняющих литерные полеты, а экипажам - сообщать открытым текстом о маршруте и цели полета, аэродромах вылета и посадки, фамилии, должности, воинские звания членов экипажа и пассажиров, типы и количество воздушных судов в группе.

262. Органам ОВД (управления полетами) запрещается передавать на борт воздушного судна какие-либо сообщения во время взлета, на конечном этапе захода на посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, обусловленных соображениями безопасности.

263. Командиру воздушного судна изменять во время полета свой позывной запрещается. Когда существует вероятность возникновения недоразумения вследствие использования аналогичных позывных, орган ОВД (управления полетами) может дать указание командиру воздушного судна временно изменить свой позывной.

264. Командир воздушного судна терпящего бедствие, имеет право вводить режим молчания для всех наземных и бортовых связанных радиостанций, работающих на частоте его радиообмена с органом ОВД (управления полетами).

265. Экипажи воздушных судов обязаны воздерживаться от ведения радиообмена на частоте, на которой ведет радиообмен экипаж воздушного судна, терпящего бедствие.

266. Экипаж воздушного судна обязан информировать соответствующий орган ОВД (управления полетами) о необходимости перехода с одной частоты на другую.



**Единая методика  
расчета высот (эшелонов) полета воздушного судна**

**1. Расчет безопасной высоты круга полетов над аэродромом:**

$$H_{\text{Бкр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t$$

где:  $H_{\text{ист}}$  – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) (100 м – при полетах по ПВП и 200 м – при полетах по ППП);

$\Delta H_{\text{рел}}$  – значение превышения наивысшей точки рельефа местности над низшим порогом ВПП в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу);

$\Delta H_{\text{преп}}$  – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу, округляемое до 10 м в сторону увеличения);

$\Delta H_t$  – значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле:

$$\Delta H_t = \frac{t - 15}{0} H_{\text{испр}}$$

где:  $H_{\text{испр}}$  =  $H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}}$

$t_0$  – температура воздуха на аэродроме.

При установлении высоты полета по кругу расчет  $\Delta H_t$  должен выполняться по минимальной температуре воздуха на аэродроме, отмеченной за период многолетних наблюдений.

**2. Расчет безопасной высоты полета (высоты перехода) в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (районе аэроузла):**

$$H_{\text{Б(перех)р}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t$$

где:  $H_{\text{ист}}$  – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (300 м);

$\Delta H_{\text{рел}}$  – значение превышения наивысшей точки рельефа местности над низшим порогом ВПП в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

$\Delta H_{\text{преп}}$  – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в районе аэродрома в радиусе не

более 50 км, округляемое до 10 м в сторону увеличения;

ДельтаН<sub>t</sub> – значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики. При установлении безопасной высоты полета в районе аэродрома расчет ДельтаН<sub>t</sub> выполняется по минимальной температуре воздуха на аэродроме, отмеченной за многолетний период наблюдений.

Безопасная высота полета в районе аэроузла устанавливается по наибольшему значению безопасной высоты полета в районах аэродромов, входящих в аэроузел.

Высота перехода в районе аэродрома устанавливается не ниже безопасной высоты полета в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА, а в районе аэроузла - не ниже безопасной высоты полета района аэроузла.

### 3. Расчет безопасной высоты полета ниже нижнего (безопасного) эшелона:

$$N_{\text{Биж. (без) эш}} = N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \text{ДельтаН}_{\text{преп}} - \text{ДельтаН}_{\text{t}}$$

где: N<sub>ист</sub> – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) при полетах ниже нижнего эшелона по ПВП, ППП (100 м, 200 м, 300 м, 600 м в соответствии с пунктом 16 настоящих Правил);

N<sub>рел</sub> – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах их ширины при полетах по ПВП, а при полетах по ППП – в полосе шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута или МВЛ);

ДельтаН<sub>преп</sub> – максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах полосы учета N<sub>рел</sub>;

ДельтаН<sub>t</sub> – значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики, при условии, что t<sub>0</sub> – температура воздуха у земли в точке минимального давления, а N<sub>испр</sub> = N<sub>ист</sub> + ДельтаН<sub>рел</sub> + ДельтаН<sub>преп</sub>.

### 4. Расчет нижнего (безопасного) эшелона полета:

$$N_{\text{ниж. (без) эш}} \geq N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \text{ДельтаН}_{\text{преп}} + (760 - P_{\text{мин. прив}}) \times 11 - \text{ДельтаН}_{\text{t}}$$

где: N<sub>ист</sub> – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) (600 м);

N<sub>рел</sub> – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря в пределах:

		ширины маршрута (участка маршрута), ВТ при полете по ПВП;
		полосы шириной 50 км (по 25 км от оси маршрута, ВТ) при полете по ППП;
ДельтаН	преп	- максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в пределах полосы учета Н <sub>рел</sub> ;
Р	мин. прив	- значение минимального атмосферного давления по маршруту (участку маршрута), ВТ за пределами района аэродрома (аэроузла), приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барометрической тенденции;
ДельтаН	t	- значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики, при условии, что t <sub>0</sub> - температура воздуха у земли в наивысшей точке рельефа местности, а Н <sub>испр</sub> = Н <sub>ист</sub> + Н <sub>рел</sub> + ДельтаН <sub>преп</sub> + (760 - Р <sub>мин. прив</sub> ) × 1.

### 5. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) района аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (района аэроузла):

$$H_{\text{ниж. (без) эш. (эш. перех) р-на аэр}} \geq H_{\text{перех. р-на аэр. рел}} + 300 + H_{\text{рел}};$$

где: Н<sub>перех. р-на аэр.</sub> - значение высоты перехода в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;  
300 - установленное минимальное значение величины переходного слоя;

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление аэродрома, приведенное к уровню моря, равняется стандартному.

При значении давления аэродрома, приведенного к уровню моря меньше стандартного на величину не более чем 27 мм ртутного столба в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более чем 27 мм ртутного столба - очередной верхний эшелон и т.д.

Нижний (безопасный) эшелон (эшелон перехода) района аэроузла устанавливается не ниже наибольшего значения нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) районов аэродромов, входящих в аэроузел.

### б. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) в районе ЕС ОрВД:

$$H_{\text{ниж. (без) эш. (эш. перех) р-на ЕСОрВД}} = H_{\text{перех. р-на ЕСОрВД}} + 600,$$

где: Н<sub>перех. р-на ЕСОрВД</sub> - значение высоты перехода в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);  
600 - установленное значение, состоящее из установленной величины переходного слоя (300 м) и минимального интервала вертикального эшелонирования (300 м);

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), приведенное к уровню моря, равняется стандартному.

При значении давления в районе ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД),

приведенного к уровню моря меньше стандартного давления на величину не более чем 27 мм ртутного столба в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более чем 27 мм ртутного столба - очередной верхний эшелон и т.д.

### 7. Расчет высоты перехода района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД):

$$H_{\text{перех. р-на ЕСОрВД (уч-ка ЕСОрВД)}} = H_{\text{ист}} + H_{\text{рел}} + H_{\text{преп}} - \text{Дельта}N_t$$

где:  $H_{\text{ист}}$  - установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД) (600 м);

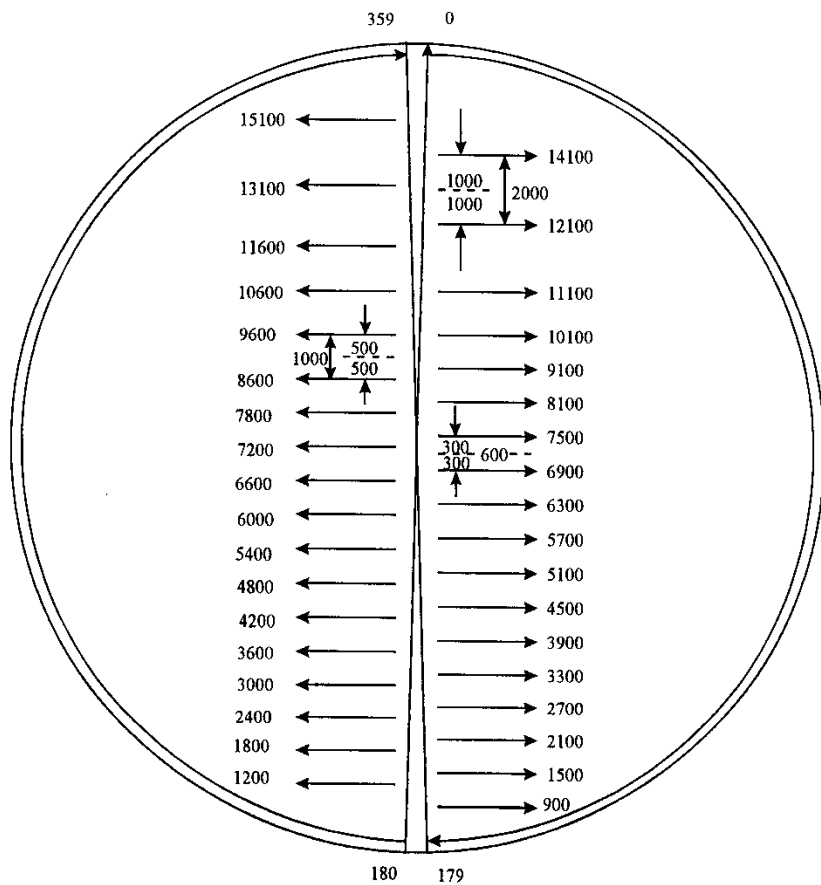
$H_{\text{рел}}$  - значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);

$\text{Дельта}N_{\text{преп}}$  - максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);

$\text{Дельта}N_t$  - значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики при условии, что  $t_0$  - минимальная температура воздуха у земли в наивысшей точке рельефа местности в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), отмеченная за период многолетних наблюдений, а

$$N_{\text{испр}} = N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \text{Дельта}N_{\text{преп}}$$

**СХЕМА**  
**вертикального эшелонирования воздушных судов**  
**в воздушном пространстве Российской Федерации**



## Сигналы для аэродромного движения

### I. Световые сигналы и сигналы, передаваемые органом ОВД (управления полетами) с помощью сигнальных ракет

Цвет огней	Для воздушных судов в полете	Для воздушных судов на земле
Зеленый постоянного свечения	Посадка разрешена	Взлет разрешен
Красный постоянного свечения	Уступите дорогу другим воздушным судам и продолжайте полет по кругу	Стоп
Серия зеленых вспышек	Вернитесь для посадки	Руление разрешено
Серия красных вспышек	Аэродром непригоден, посадка не разрешается	Руление в обход используемой посадочной полосы
Серия белых вспышек	Выполняйте посадку на этом аэродроме и следуйте к перрону (разрешение на посадку и руление будет дано позже)	Возвращайтесь к месту старта на аэродроме
Красная ракета	Независимо от любых предыдущих указаний, посадка в настоящее время запрещается	

### II. Подтверждение принятия сигналов экипажем воздушного судна

В полете:

а) днем - покачиванием крыльев (этот сигнал не подается на участке между третьим и четвертым разворотами и на посадочной прямой);

б) ночью - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

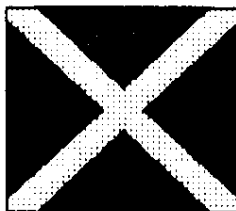
На земле:

а) днем - движением элеронов или руля направления;

б) ночью - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

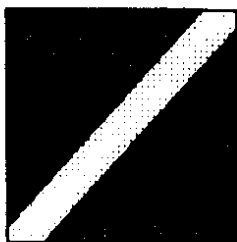
### III. Наземные визуальные сигналы

#### Запрещение посадки:



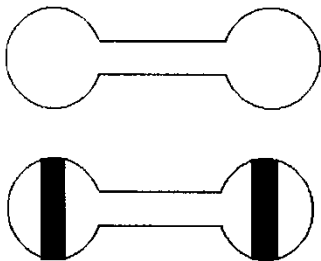
Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями означает, что посадка запрещена и что это запрещение может быть продлено.

#### Необходимость соблюдения особой осторожности при заходе на посадку или посадке:



Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади маневрирования, или по какой-либо другой причине необходимо соблюдать особую осторожность при заходе на посадку или посадке.

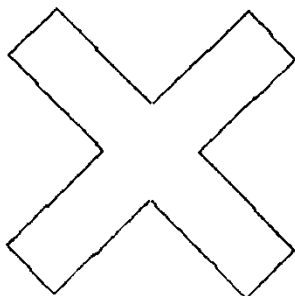
## Использование взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек:



Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета выкладываемый на сигнальной площадке означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.

Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета с вертикальной полосой, проведенной в каждой круглой части знака, означает, что воздушным судам следует выполнять посадку и взлет только на ВПП, а выполнение других маневров не ограничивается только пределами ВПП и РД.

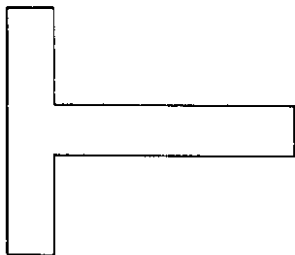
## Движение воздушных судов по ВПП и РД закрыто:



Горизонтальные знаки в виде крестов одного контрастного цвета, желтого или белого, выкладываемые на ВПП и РД или их частях, обозначают зону, запрещенную для движения воздушных судов.



### Направление посадки и взлета:

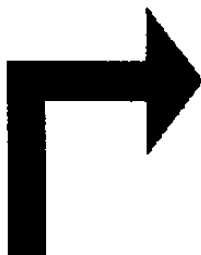


Горизонтальное белое или оранжевое посадочное "Т" указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые выполняются параллельно продольной части буквы "Т" и в сторону ее поперечной части. При использовании посадочного "Т" в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.



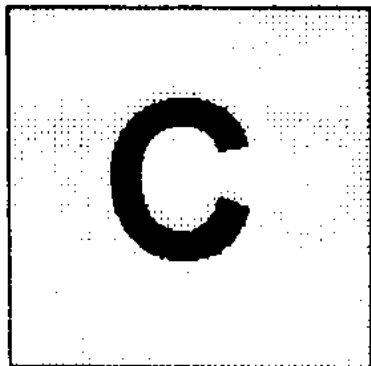
Сочетание из двух цифр, выкладываемых вертикально на КДП или около него, указывает воздушному судну, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10 град. магнитного компаса.

### Правый круг полетов:



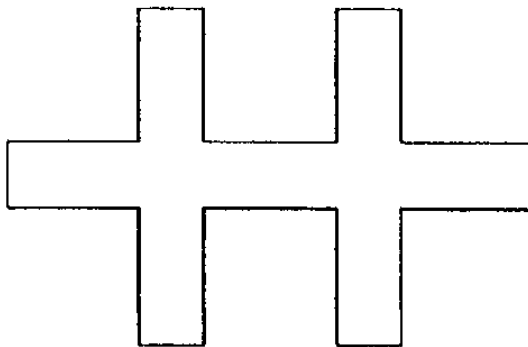
Знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо, означает, что перед посадкой и после взлета воздушное судно должно выполнять развороты вправо.

**Орган ОВД (управления полетами):**



Вертикально расположенная на желтом фоне черная буква "С" обозначает местонахождение органа ОВД (управления полетами).

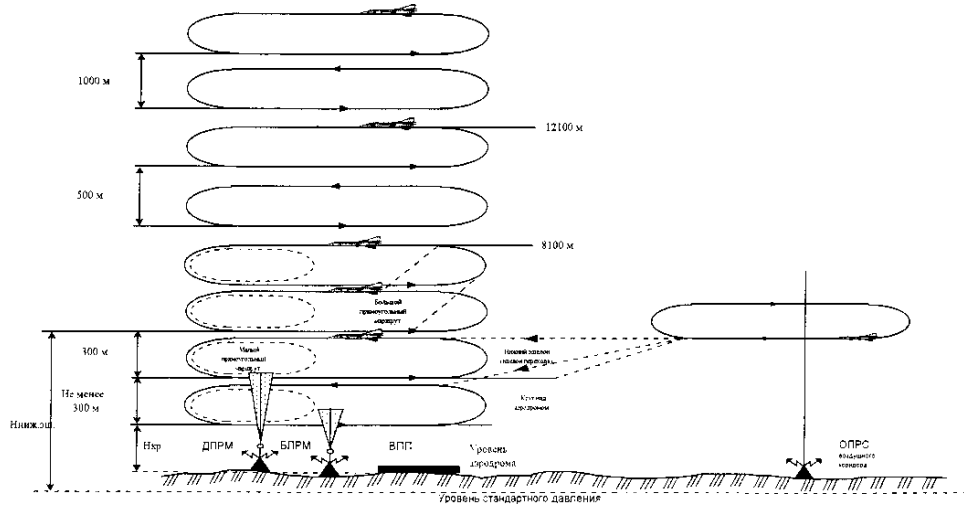
**Выполняются полеты планеров:**



Знак в виде двойного креста белого цвета означает, что аэродром используется для полетов планеров, и что такие полеты выполняются в настоящее время.

**Примечание:** Наземные визуальные сигналы выкладываются на сигнальной площадке, которая представляет собой ровную горизонтальную поверхность в форме квадрата со стороной не менее 9 м. Сигнальную площадку следует располагать таким образом, чтобы с высоты 300 м она была видна со всех направлений под углом более 10 град. над горизонтом. Цвет сигнальной площадки должен контрастировать с цветом используемых сигнальных знаков и она должна быть обведена белой полосой шириной не менее 0,3 м.

**СХЕМА**  
**полета воздушных судов в зонах ожидания**

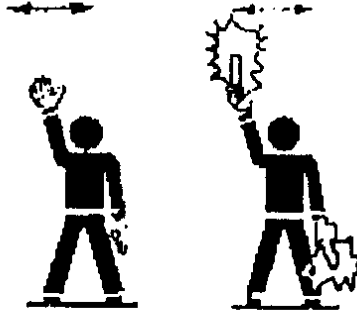


**Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле**

**I. Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру воздушного судна**

**"Рулите согласно подаваемым сигналам"**

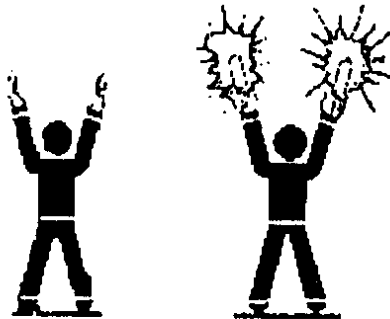
Покачивание вправо и влево поднятой вверх правой рукой. Левая рука опущена вниз.



**Рис. 1**

**"Рулите прямо на меня"**

Руки подняты над головой ладонями внутрь.



**Рис 2.**

### "Рулите к следующему сигнальщику"

Одна рука опущена, другая движется поперек туловища, указывая направление, где находится следующий сигнальщик.

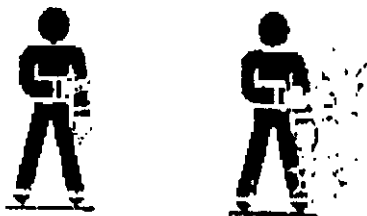


Рис 3.

### "Рулите вперед"

Руки подняты и слегка разведены в стороны, ладонями обращены назад. В этом положении руками выполняются повторяющиеся движения вверх и назад с сохранением положения локтей на уровне плеч.

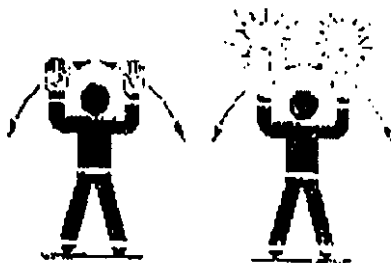


Рис 4.

### "Разворачивайтесь влево"

Правая рука опущена вниз, а левая совершает качание вверх и назад. Скорость качания руки указывает темп разворота.

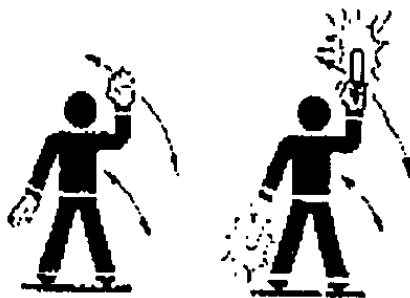


Рис 5.

### "Разворачивайтесь вправо"

Левая рука опущена вниз, а правая рука совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки указывает темп разворота.

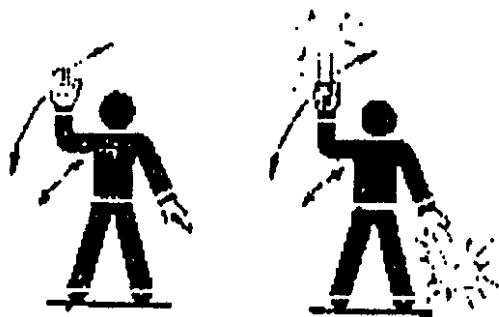


Рис 6.

### "Стоп"

Вытянутые вверх над головой руки совершают повторные движения, скрещиваясь и вновь расходясь (скорость движения рук указывает на срочность остановки; быстрое движение рук означает, что остановка должна быть немедленной).

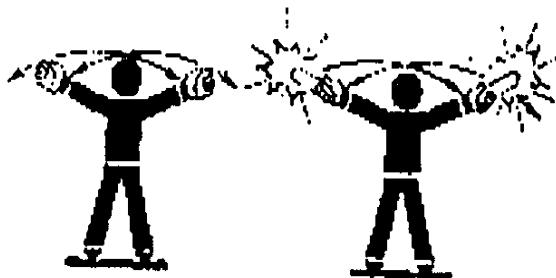


Рис 7.

### "Включить тормоза"

Согнуть перед грудью руку в локте с вытянутыми пальцами и сжать кисть руки в кулак.



Рис 8.

### "Отпустить тормоза"

Согнуть руку в локте перед грудью со сжатой в кулак кистью, разжать кулак и развести пальцы.



Рис 9.

### "Колодки установлены под колеса"

Руки опущены вниз ладонями внутрь, выполняется несколько движений обеими руками вверх в стороны и вниз.

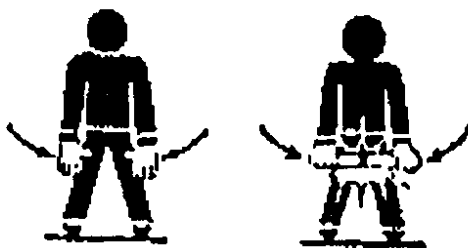


Рис 10

### "Колодки убраны из-под колес"

Руки опущены вниз ладонями наружу, выполняется несколько движений обеими руками в стороны.

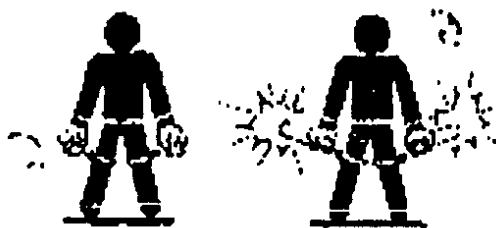


Рис 11.

### "Запустить двигатели"

Производятся дуговые движения правой рукой на уровне головы, левая рука поднята над головой с разогнутыми пальцами, число которых соответствует номеру запускаемого двигателя.

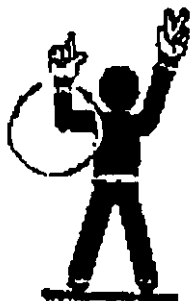


Рис 12.



### "Выключить двигатели"

Скрещивание рук, поднятых над головой.

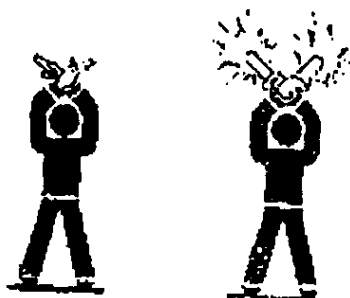


Рис 13.

### "Выруливать (буксировать) разрешаю"

Прикладывание правой руки к головному убору с последующим вытягиванием левой руки в сторону руления (буксировки).

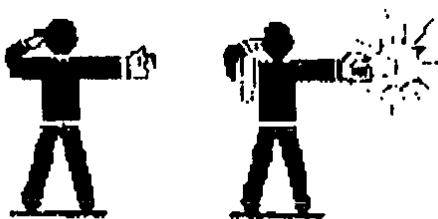


Рис 14.

### "Уменьшить скорость"

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, выполняется несколько движений вверх-вниз.

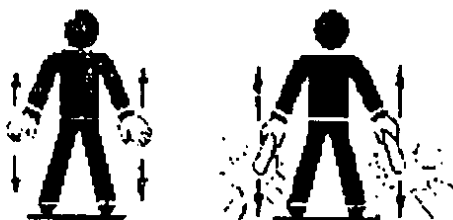


Рис 15.

### "Уменьшить обороты двигателя (двигателей)"

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, правая или левая рука совершает движение вверх-вниз. Движение левой руки указывает, что нужно снизить обороты правого двигателя, движение правой - левого двигателя.

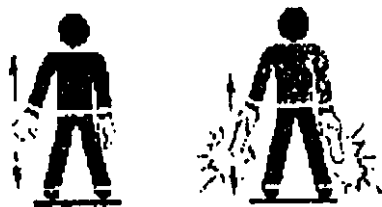


Рис 16.

### "Двигаться назад"

Руки опущены вниз ладонями вперед, повторные движения вверх до уровня плеч и обратно вниз.

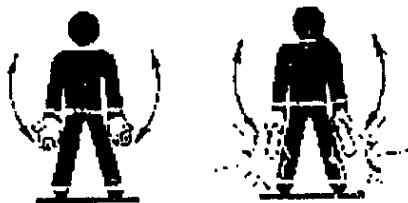


Рис 17.

### "Развороты при движении назад"

а) Разворачивайтесь хвостом влево: правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.

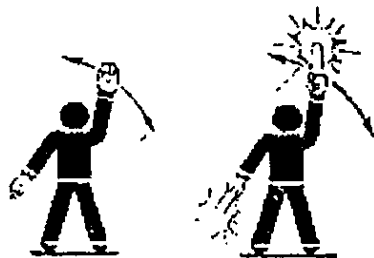
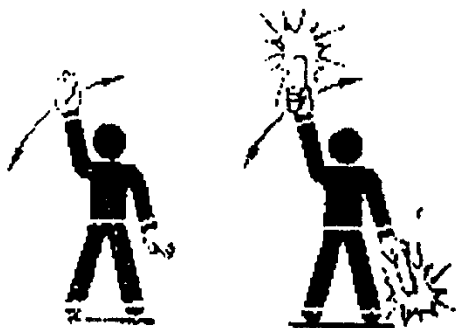


Рис 18.

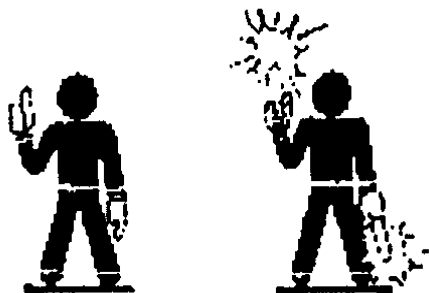
б) Разворачивайтесь хвостом вправо, левая рука направлена под углом вниз, а правая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.



**Рис 19.**

**"Путь свободен"**

Правая рука согнута в локте и направлена вверх. Кисть сжата в кулак, большой палец вытянут вверх.



**Рис 20.**

## II. Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения

### "Парение (зависание)"

Руки на уровне плеч вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз.

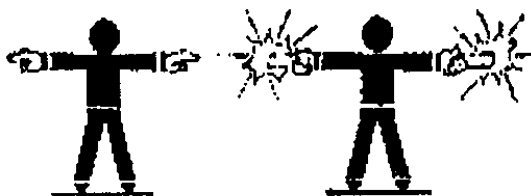


Рис 21.

### "Подняться выше"

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вверх, совершают повторные движения вверх-вниз. Возрастание скорости подъема указывается увеличением скорости движения рук вверх.

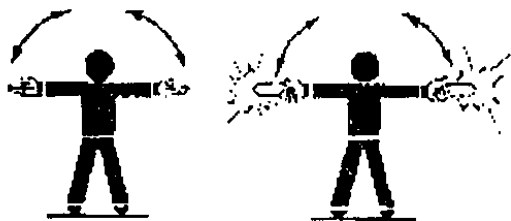


Рис 22.

### "Опуститься ниже"

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вниз. Увеличение скорости снижения указывается увеличением скорости движения рук вниз.



Рис 23.

### "Двигаться горизонтально"

Соответствующая рука вытянута горизонтально в направлении движения. Другая рука совершает повторные движения перед корпусом тела на уровне груди в сторону вытянутой горизонтально руки.

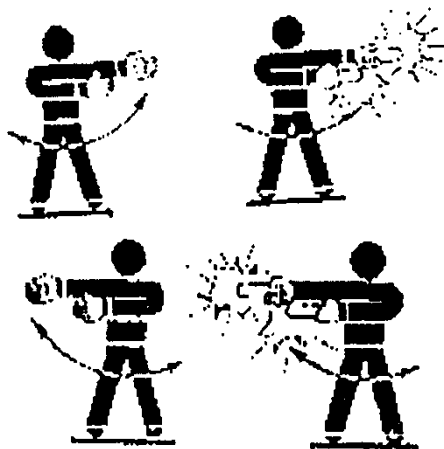


Рис 24.

### "Приземлиться"

Руки опущены вниз и скрещены.

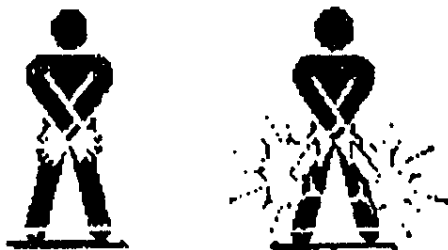


Рис 25.

## Порядок передачи сигнала и сообщения о бедствии

### I. Передача сигнала бедствия

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (...---...) - 3 раза
"Я" - 1 раз	Сочетание "ДЕ" - 1 раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия должно быть передано сообщение о бедствии.

### II. Передача сообщения о бедствии

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
В первую очередь	
"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (...---...) - 3 раза
"Я" - 1 раз	Сочетание "ДЕ" (...) - 1 раз; при международных полетах - "THIS IS"
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - 3 раза
Координаты места бедствия - 3 раза	Координаты места бедствия - 3 раза
Если позволяет обстановка	
Курс полета	Курс полета
Скорость полета	Скорость полета
Высота полета	Высота полета
Характер бедствия и требующаяся помощь	Характер бедствия и требующаяся помощь
Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию	Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Время московское (по Гринвичу при международных полетах)	Время московское (по Гринвичу при международных полетах)

### III. Передача сообщения, если опасность миновала

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие - 2 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие - 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь - 2 раза	Позывной радиостанции, с которой ведется связь - 2 раза
Слова "Опасность миновала" - 2 раза	Слова "Опасность миновала" - 2 раза
Слово "Прием" - 1 раз	Слово "Прием" - 1 раз

### IV. Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения)

При работе с аварийно-спасательными УКВ-радиостанциями экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен сразу же после посадки включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим "Маяк") для обеспечения пеленгации спутниковой системой "Коспас-Сарсат". В этом режиме работать в течение 3-х часов, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа "Комар", сразу же после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3-х часов. После этого приемопередатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на три минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

**Перечень сигналов воздушного судна-перехватчика и воздушного судна-нарушителя**

**I. Сигналы-команды, подаваемые воздушным судном-перехватчиком, и сигналы-ответы воздушного судна-нарушителя**

Серия сигналов	Сигналы-команды воздушного судна-перехватчика		Сигналы-ответы воздушного судна-нарушителя	
	Значение сигнала - команды	Действия экипажа воздушного судна-перехватчика	Значение сигнала - ответа	Действия экипажа воздушного судна-нарушителя
Первая	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	<b>Самолеты и вертолеты</b> Днем - находясь немного выше впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна, покачивает с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крен). После получения подтверждения принятия сигнала выполняет медленный горизонтальный разворот, как правило, влево с занятием необходимого курса следования. Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами.	Вас понял, выполняю	<b>Самолеты</b> Днем - покачивание с крыла на крыло и следование за перехватывающим воздушным судном. <b>Вертолеты</b> Днем - полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим воздушным судном. <b>Самолеты</b> Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно - мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами. <b>Вертолеты</b> Ночью - полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим воздушным судном.

**Примечания к первой серии сигналов:**

1. В зависимости от метеорологических условий или препятствий на местности перехватываемое воздушное судно может занять положение немного выше впереди справа от перехватываемого воздушного судна с последующим разворотом вправо и занятием необходимого курса следования.

2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватываемым воздушным судном, то он выполняет ряд маневров по схеме "Двумя разворотами на 180°", покачивая с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крен) каждый раз, когда пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.

Серия сигналов	Сигналы-команды воздушного судна-перехватчика		Сигналы-ответы воздушного судна-нарушителя	
	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-перехватчика	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-нарушителя
Вторая	Ваш путь свободен. Можете выполнять полет по плану.	<b>Самолеты и вертолеты</b> Днем и ночью - энергичный маневр ухода от перехватываемого воздушного судна, включающий разворот на 90° и более, с набором высоты без пересечения курса следования перехватываемого воздушного судна.	Вас понял, выполняю	<b>Самолеты</b> Днем и ночью - покачивание с крыла на крыло. <b>Вертолеты</b> Днем и ночью - полет с поочередным выполнением левого и правого кренов.
Третья	Производите посадку на этом аэродроме	<b>Самолеты и вертолеты</b> Днем - полет по кругу над аэродромом, выпуск шасси и пролет над ВПП в направлении посадки или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой). Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно - включение и непрерывное горение посадочных фар.	Вас понял, выполняю	<b>Самолеты</b> Днем - выпуск шасси, следование за перехватчиком и, если после пролета над ВПП посадка представляется безопасной, заход на посадку и выполнение посадки. <b>Вертолеты</b> Днем - следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар. <b>Самолеты</b> Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно - включение и непрерывное горение посадочных фар. <b>Вертолеты</b> Ночью - следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар.



## II. Сигналы-ответы воздушного судна-перехватчика и сигналы-команды воздушного судна-нарушителя

Серия сигналов	Сигналы-ответы воздушного судна-перехватчика		Сигналы-команды воздушного судна-нарушителя	
	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-перехватчика	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна-нарушителя
Четвертая	Указанный аэродром Вам соответствует не типично для воздушного судна, не пригоден для посадки.	<p><b>Самолеты</b></p> <p>Днем - уборка шасси при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом.</p> <p>Ночью - мигание посадочными фарами при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом. Если нет возможности применить мигание посадочными фарами, производить мигание любыми имеющимися огнями.</p> <p><b>Вертолеты</b></p> <p>Днем - полет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м, но не выше 100 м над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение полета по кругу.</p> <p>Ночью - мигание посадочными фарами и аэронавигационными огнями при полете над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м, но не выше 100 м над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение полета по кругу.</p>	Вас понял, следуйте за мной	<p><b>Самолеты</b></p> <p>Днем и ночью - уборка шасси и подача сигналов первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасной аэродром).</p> <p><b>Вертолеты</b></p> <p>Днем и ночью - подают сигналы первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасной аэродром или вертолетную посадочную площадку).</p> <p><b>Самолеты и вертолеты</b></p> <p>Днем и ночью - подают сигналы второй серии для перехватываемого воздушного судна (если принято решение прекратить действия по перехвату).</p>
Пятая	Не могу выполнить Вашу команду.	<p><b>Самолеты и вертолеты</b></p> <p>Днем и ночью - регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней.</p>	Вас понял	<p><b>Самолеты и вертолеты</b></p> <p>Днем и ночью - подают сигналы второй серии для перехватываемого воздушного судна.</p>
Шестая	Нахожусь в состоянии бедствия	<p><b>Самолеты и вертолеты</b></p> <p>Днем и ночью - мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени.</p>	Вас понял	<p><b>Самолеты и вертолеты</b></p> <p>Днем и ночью - подают сигналы второй серии для перехватываемого воздушного судна.</p>

# МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ПРИКАЗ**  
от 31 июля 2009 г. N 128

## **ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"**

(в ред. Приказов Минтранса России от 21.12.2009 N 242,  
от 22.11.2010 N 263, от 16.11.2011 N 284, от 27.12.2012 N 453)

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

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

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

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 09 декабря 2008 г., регистрационный N 12810.

<\*\*\*> Зарегистрирован Минюстом России 01 июля 2009 г., регистрационный N 14192.

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

4. Установить, что в прилагаемых правилах:

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

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

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

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

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

Министр  
И.Е.ЛЕВИТИН

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"**

(в ред. Приказов Минтранса России от 21.12.2009 N 242,  
от 22.11.2010 N 263, от 16.11.2011 N 284, от 27.12.2012 N 453)

### **I. Общие положения**

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

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

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

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

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

### **II. Общие правила подготовки к полетам**

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

#### **Подготовка к полету**

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

2.3. Эксплуатант воздушного судна, в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемых за плату на основании договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов или почты (далее - коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ <\*>, или КВС авиации общего назначения <\*\*\*> (далее -

АОН) обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

<\*> Часть 1 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N ФЗ-60 "Воздушный кодекс Российской Федерации" (далее - Воздушный кодекс Российской Федерации).

<\*\*\*> Часть 3 статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации.

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

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

<\*> Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

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

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

в состоянии алкогольного опьянения;

под влиянием любых психоактивных веществ.

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

В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, КВС информирует о нем орган обслуживания воздушного движения, а при отсутствии связи с ним по возможности - орган внутренних дел.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

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

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

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

б) для любого полета:

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

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

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

При подготовке к полету КВС или в случае осуществления коммерческих воздушных

перевозок эксплуатант обеспечивает предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.7.2. КВС разрешается выбирать для взлета и посадки на самолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или подобрана с воздуха и признана КВС удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

КВС разрешается выбирать для взлета и посадки на вертолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или с воздуха и признана удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров на вертолетах с посадками на подобранные с воздуха площадки, процедуры выполнения таких посадок устанавливаются в Руководстве по производству полетов (далее - РПП) с оценкой возможных рисков и способов их снижения. Коммерческие воздушные перевозки пассажиров на самолетах с подбором площадок с воздуха запрещены.

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

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

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

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

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

груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

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

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

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

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

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

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

исключением тех случаев, когда:

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

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

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

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

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

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

днем - в течение 30 минут;

ночью - в течение 45 минут;

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

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

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

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

2.12. При расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута, а также задержки, связанные с воздушным движением;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

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

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

### **Запас кислорода**

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

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

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

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

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

### **Полеты в условиях обледенения**

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

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

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

по ПВП - при наличии фактического обледенения.

### **Учет эксплуатационных ограничений воздушных судов**

2.16. Воздушное судно эксплуатируется:

в соответствии с его эксплуатационной документацией;

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

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

### **Бортовые приборы и оборудование**

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

2.18.1. На всех воздушных судах, кроме аэростатов:

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

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

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

(п. 2.18.1 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.18.2. На самолетах и вертолетах, выполняющих полеты по ПВП днем:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

магнитный компас;

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

барометрический высотомер;

указатель приборной воздушной скорости.

2.18.3. На гидросамолетах:

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

один якорь;

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

2.18.4. На воздушных судах с максимальной взлетной массой более 5700 кг или с

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

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

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

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

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

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

2.18.8. На воздушных судах, выполняющих полеты по ППП:

- а) магнитный компас;
- б) хронометр или часы, указывающие время в часах, минутах и секундах;
- в) барометрический высотомер;
- г) система указания приборной воздушной скорости, оборудованная устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации воды или обледенения;
- д) указатель пространственного положения (авиагоризонт);
- е) указатель скольжения;
- ж) указатель поворота, кроме случаев, когда воздушное судно оборудовано тремя указателями пространственного положения (авиагоризонтами);
- з) указатель курса воздушного судна (гироскомпас или иная система, выполняющая аналогичные функции);
- и) индикатор неисправности электропитания гироскопических приборов;
- к) указатель температуры наружного воздуха;
- л) указатель вертикальной скорости набора высоты и снижения;
- м) радиооборудование для ведения связи в диапазоне 118 - 137 МГц, обеспечивающее, в том числе, связь на частоте 121,5 МГц;
- н) аэронавигационные огни;
- о) как минимум одна посадочная фара;  
(пп. "о" в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)
- п) подсветка для всех приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна;  
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)
- р) светильники во всех пассажирских кабинах;
- с) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна.



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

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

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

а) аэронавигационные огни;

б) как минимум одна посадочная фара;

(пп. "б" в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

г) светильники во всех пассажирских кабинах;

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

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

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

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

2.18.13. Аварийные радиомаяки системы КОСПАС-САРСАТ в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации "Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ" от 15 марта 2007 г. N 29 <\*>.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 2 мая 2007 г., регистрационный N 9376.

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

При возможности использования приемоответчика в нескольких режимах приемоответчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с бортовыми системами предупреждения столкновений (режим "RBS").

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.18.15. Навигационное оборудование, которое позволит выполнять полет в соответствии с его планом полета и осуществлять предусмотренное воздушным законодательством взаимодействие с органами ОВД.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

2.19. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 2.19.2 настоящих Правил,

запрещается начинать полет воздушного судна в целях АОН или выполнения авиационных работ с установленными на нем приборами или оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без соблюдения следующих условий:

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

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

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

2.19.1. Запрещается включать в MEL следующие приборы и оборудование:

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

приборы и оборудование, рабочее состояние которых обязательно согласно РЛЭ;

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

2.19.2. Разрешается производить взлет с приборами и оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без наличия утвержденного MEL на вертолете, самолете с поршневым(ми) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем воздушного судна не был разработан основной перечень минимального исправного оборудования (далее - MMEL), или легком воздушном судне с поршневым(ми) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем разработан MMEL, если при этом соблюдаются следующие условия:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263;

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

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

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

## Руководства и судовые документы

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

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких воздушных судах <\*> в целях АОН <\*>;

<\*> Статья 33 Воздушного кодекса Российской Федерации.

<\*> Пункт 4 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации.

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

бортовой и санитарный журналы, РЛЭ (при эксплуатации сверхлегких гражданских

воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, РЛЭ необязательно);  
разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

свидетельства членов экипажа воздушного судна и документы, подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;

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

в случае, если на борту отсутствует владелец воздушного судна, то КВС должен иметь доверенность в произвольной форме, уполномочивающий его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна, или, при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта - задание на полет, оформленное эксплуатантом;

при выполнении международных полетов - правила, предусмотренные главой LI Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51 <\*>, для КВС перехватываемых воздушных судов;

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный N 3615.

при выполнении международных полетов - информация о визуальных сигналах, используемых согласно Приложению 7 к Федеральным авиационным Правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденным Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

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

дату, время и маршрут планируемого полета;

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

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

2.22. Для воздушного судна ведется бортовой журнал, который содержит следующие записи:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилия КВС;

пункты и время вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна;

подпись КВС;

другие сведения, предусмотренные эксплуатантом.

При выполнении полетов в целях АОН с составом экипажа воздушного судна из одного пилота, в качестве бортового журнала может использоваться летная книжка пилота.

2.23. Для воздушного судна ведется санитарный журнал, в котором отражается информация о санитарных мероприятиях, проведенных на воздушном судне. По решению владельца или эксплуатанта воздушного судна в качестве санитарного журнала может использоваться бортовой журнал.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

## Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании

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

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

### Инженерно-авиационное обеспечение

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

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

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

### Техническое обслуживание воздушного судна

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

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии; исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета; наличие действительного сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам);

2.28. техническое обслуживание воздушного судна, осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации воздушного судна. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (далее - свидетельство о выполнении технического обслуживания).

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.29. Свидетельство о выполнении технического обслуживания выдает организация по техническому обслуживанию и ремонту, имеющая сертификат, выданный в соответствии с техническими авиационными правилами "Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145)", утвержденными Приказом Федеральной авиационной службы Российской Федерации от 19 февраля 1999 г. N 41 <\*>, или лицо,

указанное в пункте 2.25 настоящих Правил.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 13 августа 1999 г., регистрационный N 1871.

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

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

дату завершения технического обслуживания воздушного судна;

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

данные об уполномоченном лице (лицах), подписавшем свидетельство.

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

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

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

в) данных о модификациях и ремонтах;

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

е) данных о техническом обслуживании.

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

В случае временной или постоянной смены владельца регистрируемые данные предоставляются новому владельцу.

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

### **III. Общие правила выполнения полетов**

#### **Основные требования**

3.1. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают использование воздушного пространства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 <\*>.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

-----  
<\*> Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649.

(сноска в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.2. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают выполнение полетов в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации,

Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51 <\*> и настоящими Правилами.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный N 3615.

### 3.3. КВС:

руководит работой экипажа воздушного судна, обеспечивает дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества при закрытых входных дверях с целью выполнения полета;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

обеспечивает соблюдение членами экипажа воздушного судна предписаний карт контрольных проверок;

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

принимает окончательное решение о взлете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром, уходе на второй круг и (или) запасной аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД, при наличии связи с ним. В этих случаях решение КВС не может быть оспорено и к нему не могут быть применены меры воздействия;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 16.11.2011 N 284)

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

имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям КВС. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

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

после вынужденной посадки руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания; принимает решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки;

принимает иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного

судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.4. Члены кабинного экипажа воздушного судна или, если они не предусмотрены в составе экипажа, один из членов летного экипажа, информируют лиц на борту о расположении и использовании:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

привязных ремней;

аварийных выходов;

спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

кислородного оборудования; и

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

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

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

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

3.7. Экипажу воздушного судна при перевозке пассажиров и/или груза запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.

(п. 3.7 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

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

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

находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;

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

пристегивают поясные привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

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

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

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

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

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

3.13. При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки членам летного экипажа воздушного судна запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением воздушного судна. На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно прослушивать радиообмен и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки не допускается требовать от членов летного экипажа выполнения действий, не связанных с непосредственным управлением воздушным судном.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.14. Экипаж воздушного судна обязан немедленно сообщить органу ОВД о наблюдаемых опасных метеорологических явлениях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами и других опасных для полетов обстоятельствах. По запросу органа ОВД экипаж воздушного судна обязан информировать его об условиях полета.

3.15. Все члены летного экипажа воздушного судна, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, на этапах снижения и набора высоты ниже 3000 м ведут радиосвязь с использованием микрофонов авиагарнитур или ларингофонов и самолетного переговорного устройства.

3.16. Время и очередность приема пищи членами экипажа воздушного судна в полете определяет КВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается.

3.17. Все члены летного экипажа воздушного судна при исполнении своих обязанностей непрерывно пользуются кислородом для дыхания в случаях возникновения обстоятельств, для которых предусмотрен запас кислорода в соответствии с пунктом 2.13 настоящих Правил.

3.18. Все члены летного экипажа воздушного судна с герметизированными кабинами, выполняющего полет на высотах более 7600 м, имеют на своих рабочих местах быстронадеваемую кислородную маску, которая обеспечивает немедленную подачу кислорода при первой необходимости.

### **Установка барометрического высотомера**

3.19. При выполнении полетов на шкалах давления барометрических высотомеров устанавливаются:

стандартное атмосферное давление (далее - QNE) - 760 мм рт.ст.;

давление аэродрома (далее - QFE);

давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (далее - QNH аэродрома);

минимальное из приведенных к среднему уровню моря по стандартной атмосфере давлений в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД) (далее - QNH района).

Давление аэродрома, передаваемое экипажу воздушного судна, может относиться либо к уровню контрольной точки аэродрома, либо к уровню рабочего порога ВПП.

(п. 3.19 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.20. Перед взлетом с контролируемого аэродрома на шкалах давлений



барометрических высотомеров устанавливается QFE или QNH аэродрома и проверяются показания всех высотомеров путем сравнения с отметкой "0" на высотомере при установке QFE или превышением места взлета при установке QNH аэродрома.

(п. 3.20 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.21. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.22. После взлета с контролируемого аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров с QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

на стандартное атмосферное давление (QNE) - при пресечении высоты перехода;

на QNH района - по указанию органа ОВД.

Перед заходом на посадку на контролируемый аэродром перевод шкал давления барометрических высотомеров на QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

со стандартного атмосферного давления - при пересечении эшелона перехода;

с QNH района - по указанию органа ОВД.

Полеты воздушных судов в слое между высотой перехода и эшелоном перехода в режиме горизонтального полета запрещаются.

(п. 3.22 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.23. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.24. На аэродроме, не являющимся контролируемым (далее - неконтролируемый аэродром), взлет производится по QNH аэродрома, а посадка - по QNH аэродрома или района. При отсутствии информации о QNH перед взлетом высотомер устанавливается на превышение аэродрома над уровнем моря.

(п. 3.24 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.25. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.26. При выполнении полета воздушного судна за пределами района аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

при пересечении высоты перехода района в наборе высоты - с давления QNH района на стандартное атмосферное давление (QNE);

при пересечении эшелона перехода района в снижении - со стандартного атмосферного давления (QNE) на давление QNH района.

(п. 3.26 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.27 - 3.28. Исключены. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.29. На аэродромах, расположенных в горной местности, при давлении на аэродроме (QFE) меньше предельного значения, которое может быть установлено экипажем воздушного судна на шкале давления барометрического высотомера, полеты производятся по давлению QNH.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.30. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

### **Минимальная высота полета**

3.31. За исключением случаев, в которых это необходимо при осуществлении взлета, посадки или указанных в пункте 3.32 настоящих Правил, запрещено выполнять полет воздушного судна:

а) над территориями населенных пунктов и над местами скопления людей при проведении массовых мероприятий - ниже высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания чрезмерной опасности для людей и имущества на земле, и ниже высоты 300 м над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 500 м вокруг данного воздушного судна;

б) в местах, не указанных в подпункте "а", на расстоянии менее 150 м от людей,

транспортных средств или строений.

(пп. "б" в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.32. Полеты с отклонением от требований подпункта "б" пункта 3.31 настоящих Правил разрешены в случаях, когда это не создает опасности для людей или имущества на земле при выполнении авиационных работ или летном обучении под наблюдением пилота-инструктора.

### **Правила визуальных полетов**

3.33. В дополнение к требованиям, установленным в главе VIII Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, выполняются следующие правила:

3.33.1. Полет по ПВП на истинных высотах менее 300 м выполняется:

а) при видимости водной или земной поверхности, кроме случаев, указанных в пункте 3.33.3 настоящих Правил;

б) вне облаков;

в) днем, при видимости не менее 2000 м для самолетов и не менее 1000 м для вертолетов;

г) ночью, при видимости не менее 4000 м.

3.33.2. Полет по ПВП на истинных высотах 300 м и выше выполняется:

а) кроме случаев, указанных в пункте 3.33.3 настоящих Правил, при видимости водной или земной поверхности;

б) расстояние по вертикали от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 150 м и расстояние по горизонтали до облаков не менее 1000 м;

в) днем, при видимости не менее 2000 м;

г) ночью, при видимости не менее 4000 м.

3.33.3. Полет по ПВП может осуществляться над облаками, если:

а) расстояние по вертикали от облаков до воздушного судна не менее 300 м;

б) в случае полета между слоями облачности, расстояние между слоями не менее 1000 м;

в) видимость в полете не менее 5000 м;

г) при прогнозируемых метеорологических условиях на аэродроме назначения за один час до и два часа после ожидаемого времени прилета, составляющих: видимость - не менее 5000 м, облачность - не более двух октантов и отсутствие прогнозируемого тумана, ливневых осадков и грозовой деятельности. При отсутствии прогноза погоды для аэродрома назначения, для целей данного пункта может применяться прогноз по району пункта посадки.

3.33.4. КВС при полете по ПВП:

избегает столкновения с видимыми объектами и объектами, о которых получена информация от органов ОВД;

принимает своевременное решение о возврате на аэродром вылета, о полете на запасной аэродром или о переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;

по запросу органа ОВД сообщает информацию о местонахождении воздушного судна и условиях полета.

### **Правила полетов по приборам**

3.34. В дополнение к требованиям, установленным в главе IX Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, выполняются следующие правила:

3.34.1. За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета и посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна при полетах по ППП ниже следующих высот:

при полете по воздушной трассе - ниже опубликованной в аэронавигационной информации минимальной абсолютной высоты полета по данной трассе;

при полете вне опубликованных в аэронавигационной информации воздушных трасс в равнинной и холмистой местности - ниже 300 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия, а в горной местности - ниже 600 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия.

3.34.2. При выполнении полета по ППП экипаж воздушного судна обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

3.34.3. КВС при выполнении полета по ППП:

абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263;

выдерживает установленные в аэронавигационной информации и органом ОВД эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета;

обеспечивает информирование органа ОВД, по его запросу, о фактическом местонахождении воздушного судна, высоте и условиях полета;

выполняет указания органа ОВД.

3.34.4. В целях регулирования интервалов между воздушными судами органом ОВД может производиться векторение, а также задание режимов поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

Экипаж воздушного судна возобновляет самостоятельное самолетовождение после получения от органа ОВД соответствующего указания и сообщения о местонахождении воздушного судна, если в результате выполнения векторения воздушное судно отклонилось от ранее заданного маршрута.

## Руление

3.35. После занятия рабочих мест в кабине экипаж воздушного судна под руководством КВС проводит подготовку к полету. Перед началом полета КВС убеждается в готовности экипажа воздушного судна к полету.

3.36. На контролируемом аэродроме руление и буксировка выполняется пилотом после получения от органа ОВД (органа управления движением на перроне) соответствующего разрешения на руление и информации о схеме руления по аэродрому.

Пилоту органом ОВД может передаваться другая информация, необходимая для обеспечения безопасности руления или буксировки.

На неконтролируемых аэродромах и площадках перед началом руления воздушного судна КВС осуществляет осмотр летного поля и выбирает маршрут буксировки, руления.

3.37. Орган ОВД, управляющий движением воздушного судна по аэродрому:

информирует экипажи воздушных судов об ограничениях;

дает указания о движении по аэродрому воздушного судна по установленной схеме;

информирует экипажи воздушных судов о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях видимости менее 400 м.

При наличии специализированного подразделения аэропортового комплекса по управлению движением воздушного судна на перроне аэропорта функции по управлению движением воздушного судна на перроне аэропорта могут осуществляться указанным подразделением. Функции по управлению движением воздушного судна на площади маневрирования аэродрома осуществляются органом ОВД.

3.38. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке воздушного судна между руководящим буксировкой лицом и экипажем воздушного судна должна поддерживаться двусторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Буксировка производится с включенными на воздушном судне аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

3.39. На контролируемых аэродромах до начала запуска двигателя (двигателей) экипаж воздушного судна, при наличии автоматического вещания, прослушивает метеорологическую информацию и докладывает органу, под управлением которого он находится, индекс текущей информации, запрашивает и получает от него разрешение на запуск двигателя (двигателей).

3.40. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска запускающее двигатель лицо получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей.

3.41. Запрос члена летного экипажа на запуск двигателя воздушного судна на контролируемом аэродроме или запуск двигателя на неконтролируемом аэродроме, произведенные с целью выполнения полета, свидетельствуют о принятии решения КВС о начале полета.

(п. 3.41 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.42. Выруливание воздушного судна с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск воздушного судна, а при его отсутствии - по решению КВС.

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

3.43. Заруливание воздушного судна на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования воздушного судна на стоянке встречающего лица, а при их отсутствии - по решению КВС.

Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом орган аэродрома, под управлением которого он находится.

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется по требованию экипажа воздушного судна.

3.44. Экипажу воздушного судна запрещается начинать и продолжать руление, если: давление в тормозных системах не соответствует эксплуатационным ограничениям или имеются другие признаки неисправности тормозов;

на контролируемом аэродроме не получено разрешение органа ОВД или органа управления движением на перроне;

безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

В начале руления экипаж воздушного судна проверяет работоспособность тормозной системы в соответствии с РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.45. Члены летного экипажа воздушного судна во время руления обязаны следить за окружающей обстановкой, за радиообменом и предупреждать КВС о препятствиях.

При обнаружении на маршруте руления препятствий КВС обязан принять меры по предупреждению столкновения и доложить о наличии препятствий органу ОВД.

3.46. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости.

3.47. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их КВС обязаны уменьшить скорость руления до безопасной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении воздушного судна на пересекающихся направлениях КВС обязан пропустить воздушное судно, двигающееся справа.

Запрещено обгонять рулящее воздушное судно.

3.48. Независимо от полученного указания органа ОВД перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки летный экипаж воздушного судна и (или) лица, осуществляющие

буксировку воздушного судна, обязаны убедиться в безопасности маневра.

3.49. При наличии нескольких опубликованных схем выхода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме выхода и первоначально заданной высоте, если она не установлена в аэронавигационной информации.

До занятия ВПП экипаж сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету на ВПП, если взлет не может быть произведен без задержки на ВПП.

(п. 3.49 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

## **Взлет**

3.50. Перед взлетом:

летный экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пункта 3.20 настоящих Правил;

КВС убеждается в готовности воздушного судна и членов экипажа воздушного судна к взлету;

КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

КВС убеждается в отсутствии по траектории полета зон опасных метеорологических явлений;

на контролируемом аэродроме КВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

При наличии информации о видимости в трех частях ВПП видимость на ВПП (далее - RVR) оценивается КВС визуально в начале разбега, а в средней точке и в конце ВПП - по информации, сообщенной органом ОВД или АТИС.

(п. 3.50 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.51. Запрещается выполнять взлет, если экипаж воздушного судна получил информацию, что взлет создаст помеху воздушному судну, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

3.52. Запрещается производить взлет ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования, за исключением случаев, предусмотренных в главе VII настоящих Правил.

3.53. Взлет воздушного судна производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

3.54. На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. На неконтролируемых аэродромах перед взлетом КВС обязан передать на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета.

3.55. Взлет выполняет КВС или, по указанию КВС, второй пилот.

3.56. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Запрещается отрыв воздушного судна от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

3.57. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В случае прекращения взлета по причине отказа или неисправности воздушного судна запрещается повторный взлет до выяснения и

устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

Если прекращение взлета не связано с отказом или неисправностью воздушного судна, решение о выполнении повторного взлета может быть принято КВС, после проведения работ, если они предусмотрены в эксплуатационной документации воздушного судна.

(п. 3.57 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.58. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.59. Экипажу воздушного судна с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м запрещено вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж воздушного судна, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности.

Если после взлета полет выполняется на высоте менее 200 м, указанное запрещение действует до начала горизонтального полета.

### **Набор высоты**

3.60. Набор высоты с курсом взлета производится до высоты, не менее установленной схемой вылета или РЛЭ.

(п. 3.60 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.61. Выход воздушного судна из района контролируемого аэродрома осуществляется по установленной схеме или по указаниям органа ОВД.

3.62. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.63. В процессе набора высоты экипажи воздушных судов во избежание срабатывания бортовой системы предупреждения столкновений (далее - БСПС (TCAS)) выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

3.64. Если воздушное судно не может занять заданный органом ОВД эшелон (высоту) к установленному или заданному органом ОВД месту, экипаж воздушного судна обязан своевременно проинформировать об этом орган ОВД.

3.65. По окончании набора заданного эшелона летный экипаж воздушного судна должен сличить показания барометрических высотомеров.

### **Крейсерский полет (полет по маршруту)**

3.66. Экипаж воздушного судна обязан постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

3.67. В случае, если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, экипажем воздушного судна предпринимаются следующие действия:

если воздушное судно отклонилось от линии пути, экипажем воздушного судна предпринимаются действия для корректировки курса воздушного судна в целях быстреего возвращения на линию заданного пути;

если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5% от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом сообщается органу ОВД;

если обнаружится, что уточненный расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта отличается более чем на 2 минуты от времени, о котором была уведомлен орган ОВД, экипаж воздушного судна информирует орган ОВД об уточненном времени.

3.68. Изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута следования на другой аэродром производится при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, соблюдаются требования пункта 2.10, а в случае выполнения коммерческих перевозок - пунктов 5.40, 5.41, 5.42 или 5.43 настоящих Правил.

3.69. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обязан принять меры для обхода опасной зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения из-за опасных метеорологических явлений КВС может произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.

О принятом решении и своих действиях КВС должен при наличии связи сообщить органу ОВД, который обязан принять необходимые меры по обеспечению безопасности дальнейшего полета.

3.70. Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем полета, а по запросу экипажа воздушного судна - по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс (по возможности).

3.71. В полете летный экипаж воздушного судна должен анализировать поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и вести контроль расхода топлива.

3.72. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, на обслуживании которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.73. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки КВС может выбрать запасной аэродром в полете.

3.74. Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационного минимума для посадки.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.75. При входе в район ОВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж воздушного судна обязан информировать орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.

При получении указанной информации, в случае если воздушное судно находится вне зоны вещания автоматизированной системы ВОЛМЕТ, орган ОВД незамедлительно запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности запасного аэродрома и аэродрома назначения к приему воздушного судна и передает эти сведения экипажу воздушного судна.

3.76. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято КВС, если последняя информация указывает на то, что:

прогнозом погоды на аэродроме назначения ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для запасного аэродрома, установленным настоящими Правилами;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

есть информация о технической готовности аэродрома назначения к приему воздушного судна.

### **Снижение, заход на посадку и посадка**

3.77. До начала захода на посадку экипаж воздушного судна под руководством КВС производит подготовку к посадке.

3.78. При смене ВПП, курса посадки или возникновении условий, требующих изменения ранее принятых решений, экипажем воздушного судна должна быть проведена

дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций.

3.79. Вход воздушного судна в район контролируемого аэродрома производится по схеме опубликованной аэронавигационной информации или по указаниям органа ОВД.

При наличии нескольких опубликованных схем захода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме захода, по которой следует выполнять полет.

(п. 3.79 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.80. Запрещается производить посадку ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования, кроме случаев, указанных в главе VII настоящих Правил.

3.81. В процессе снижения экипажи воздушных судов во избежание срабатывания БСПС (TCAS) выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

3.82. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу экипаж воздушного судна обязан своевременно информировать об этом орган ОВД.

3.83. В целях организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку воздушных судов, оказания летным экипажам содействия по обходу районов с неблагоприятными метеорологическими условиями и регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам воздушных судов выдерживать необходимую линию пути.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Если воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения и не даются указания на снижение ниже высоты, обеспечивающей предписанный запас высоты над препятствиями, в том числе с учетом влияния низких температур.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Векторение воздушного судна прекращается органом ОВД после возобновления пилотом самостоятельного самолетовождения на основании выданного диспетчером ОВД указания, содержащего информацию о местонахождении воздушного судна, точке выхода на заданный маршрут, магнитном путевом угле и расстоянии до нее.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При заходе на посадку по приборам начатое векторение продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до начала визуального захода на посадку по разрешению органа ОВД.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Момент доворота воздушного судна для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием векторения. Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом.

После получения разрешения на заход летный экипаж воздушного судна выдерживает последний заданный курс до входа в зону действия средства наведения на конечном этапе захода на посадку, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет доворот и стабилизацию воздушного судна на линии, заданной средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

3.84. Воздушному судну, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

Экипаж воздушного судна, сообщивший органу ОВД о недостаточном остатке топлива для ожидания посадки в порядке общей очереди, имеет преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед другими воздушными судами,



кроме воздушных судов, которым требуется немедленная посадка.

3.85. При одновременном визуальном заходе на посадку двух воздушных судов преимущество совершить посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

3.86. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан проверить правильность установки давления на шкалах давлений барометрических высотомеров и сравнить показания всех высотомеров.

(п. 3.86 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.87. Визуальный заход на посадку на контролируемом аэродроме выполняется по разрешению органа ОВД после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.

(п. 3.87 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.88. При полетах на неконтролируемый аэродром или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится управление воздушным движением в районе аэродрома и (или) на площади маневрирования аэродрома, перед заходом на посадку КВС обязан:

выполнить осмотр ВПП с воздуха и оценку ее состояния и пригодности;

передать сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится.

После приземления, при наличии связи с органом ОВД, сообщить ему о посадке.

(п. 3.88 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.89. Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку по ППП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, КВС установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами, КВС имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, если используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, при этом RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП не менее RVR установленного минимума для взлета.

Запрещается выполнение посадки при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

В любом случае КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме, если, по его мнению, не обеспечивается безопасность посадки.

При отсутствии визуального наблюдения пилотом менее одного наземного ориентира в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета, продолжение захода на посадку ниже DA/H или MDA/H является нарушением минимума для посадки.

Указанными ориентирами являются:

при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") - любые ориентиры, относительно которых представляется возможным определять положение воздушного судна относительно ВПП. Снижение ниже высоты MDA/H, установленной для визуального маневрирования (маневра "circle-to-land"), допускается только при наличии визуального контакта с порогом ВПП или светосигнальными средствами захода

на посадку, связанными с ВПП;

при заходе на посадку в условиях не ниже категории I - система огней приближения или ее часть, порог ВПП и его маркировка, входные огни ВПП, огни обозначения порога ВПП, система визуальной индикации глиссады, зона приземления, ее маркировка, огни зоны приземления, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории II или по категории IIIa - участок системы огней приближения, состоящий, по крайней мере, из трех последовательных осевых огней системы огней приближения, огни зоны приземления и осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb при наличии высоты принятия решения - по крайней мере, один огонь линии осевых огней ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb без высоты принятия решения или по категории IIIc визуальный контакт до касания ВПП не требуется.

(п. 3.89 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.90. КВС обязан прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг), если:

впереди по траектории полета наблюдаются опасные метеорологические явления;

наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

для выдерживания градиента снижения на глиссаде снижения требуется увеличение режима работы двигателей более номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

до установления необходимого визуального контакта с наземными ориентирами сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;

получена информация, свидетельствующая о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

заход на посадку при осуществлении коммерческой воздушной перевозки не стабилизирован по требованиям, установленным в РПП при достижении высоты 300 м над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях или при достижении высоты 150 м над уровнем аэродрома при полете в визуальных метеорологических условиях, если иное не установлено РЛЭ;

до достижения DA/H при заходе по схеме точного захода на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

при заходе по схеме неточного захода на посадку в приборных метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

потерян необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;

в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

При отсутствии разрешения на посадку на контролируемый аэродром при достижении высоты 60 м над аэродромом, но не ниже DA/H или MDA/H выполняется прерванный заход (уход на второй круг).

(п. 3.90 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.91. После выполнения прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) КВС принимает решение о возможности повторного захода на посадку или полета на запасной аэродром в зависимости от количества топлива и ожидаемых условий посадки.

3.92. Посадка воздушного судна ночью выполняется с включенными посадочными фарами. При посадке в тумане и других метеорологических явлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются КВС.

3.93. КВС после завершения полета делает записи в бортовом журнале обо всех известных или предполагаемых дефектах в воздушном судне.

### Особенности полетов на вертолетах

3.94. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, допускается оборудование площадок с отдельным стартом для вертолетов.

3.95. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, должны быть удалены от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

3.96. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить только КВС при полном составе экипажа воздушного судна, а также бортмеханику и инженерно-техническому персоналу, прошедшему необходимую подготовку, в условиях проведения указанного опробования при обеспечении надежной швартовки.

3.97. Перед каждым полетом вертолета КВС обязан выполнить контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления. Высоту контрольного висения вертолета определяет КВС.

При полетах при выполнении авиационно-химических работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом. Приземление вертолета после контрольного висения не обязательно.

3.98. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта. Другим воздушным судам не должно создаваться вреда от струи несущего винта вертолета и от предметов, которые могут быть ей увлечены.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.99. При взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

до воздушного судна, находящегося в воздухе или взлетающего, - двух диаметров несущего винта;

до других препятствий - половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

до препятствий над палубами морских судов (судов внутреннего водного транспорта), площадками, приподнятыми над поверхностью земли или воды, - согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

3.100. Взлет вертолета с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии, если:

вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;

обеспечиваются требования пункта 3.99 настоящих Правил;

несущие винты не создают вихря, приводящего к потере необходимого визуального контакта с наземными ориентирами.

В случаях, когда необходимо обеспечить одновременное висение вертолетов, минимальные безопасные расстояния между центрами соответствующих стоянок должно быть равным 4 диаметрам несущего винта вертолета.

3.101. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле, - на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

3.102. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее осмотра КВС для определения ее пригодности для посадки.

3.103. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно рекомендациям РЛЭ под руководством одного из членов экипажа воздушного судна или другого подготовленного лица.

3.104. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного или пыльного вихря, должны выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

В случае образования снежного или пыльного вихря перед зависанием на взлете экипаж воздушного судна обязан раздуть снег или пыль струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров. При посадке на заснеженную или пыльную площадку висение выполняется вне зоны влияния воздушной подушки. Продолжить снижение и производить посадку разрешается только при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

3.105. При наличии на посадочной площадке снега или пыли должны быть приняты меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного или пыльного вихря.

3.106. В случае потери видимости ориентиров при висении экипаж воздушного судна обязан вывести вертолет из зоны вихря вверх. Запрещено висение, взлет и посадка в снежном или пыльном вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров.

3.107. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

3.108. При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и отброса плавсредств, зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально над людьми.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.109. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями КВС разрешается произвести посадку вертолета на площадку, подобранную с воздуха. О своих действиях КВС обязан информировать орган ОВД при наличии с ним связи.

3.110. При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, по согласованию с органом ОВД контролируемого вертодрома разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму.

3.111. При производстве полетов в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета должна быть не менее 500 м и обеспечивать в случае необходимости возможность разворота на 180°.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 м.

3.112. Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются с обходом населенных пунктов:

в равнинной местности: днем - при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, ночью - при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

в горной местности - днем, по ПВП.

3.113. Груз, транспортируемый на внешней подвеске вертолета, сбрасывается в следующих случаях:

на висении, если при максимальной мощности двигателя (двигателей) вертолет снижается;

при потере летным экипажем воздушного судна визуального контакта с землей в условиях снежного или пыльного вихря;

при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения вертолета;

при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;  
при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;  
при отказе двигателя (двигателей);  
в других случаях по решению КВС.

### **Особенности выполнения полетов на гидросамолетах**

3.114. Полеты на гидросамолетах выполняются на акватории, подобранные в соответствии с требованиями Правил использования поверхностных водных объектов для взлета, посадки воздушного судна, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2006 г. N 882 <\*>.

-----  
<\*> Собрание законодательства Российской Федерации от 29 января 2007 г., N 5, ст. 650.

3.115. В случае вынужденной посадки гидросамолета на воду КВС обязан:  
дрейфовать в защищенное от ветра место и поставить гидросамолет на якорь;  
держать наготове спасательные средства;  
эвакуировать при возможности пассажиров на сушу;  
принять все меры к сохранению плавучести гидросамолета.

### **Полеты в особых условиях и особые случаи в полете**

3.116. К полетам в особых условиях относятся:  
полеты при неблагоприятных атмосферных условиях;  
полеты в горной местности:  
при безопасной высоте полета 3000 м и более, на малых и предельно малых высотах,  
полеты по ПВП над безориентирной местностью, если основным средством навигационной ориентировки является визуальная ориентировка;  
полеты по ПВП в полярных районах, над пустынями и джунглями;  
полеты по ПВП над водным пространством;  
полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

Правила полетов в особых условиях, действия экипажа при сложных и аварийных ситуациях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, настоящими Правилами и РЛЭ.

(п. 3.116 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.117. Экипаж, как только станет возможным, передает сигналы бедствия в следующих аварийных ситуациях:

пожар на воздушном судне;  
отказ двигателя (двигателей), приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;  
захват воздушного судна;  
угроза взрыва на борту воздушного судна;  
вынужденная посадка вне аэродрома на воздушном судне, не предназначенном для выполнения посадок вне аэродрома, или посадка вне аэродрома, не предусмотренная настоящими Правилами;  
экстренное снижение;  
нарушение прочности воздушного судна;  
полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;

потеря ориентировки.

Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД при необходимости с применением сигнала срочности о следующих сложных ситуациях:

отказ двигателя (двигателей), не приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;

потеря радиосвязи при полете в контролируемом воздушном пространстве;

попадание воздушного судна в зону опасных для полета метеорологических явлений;

выполнение посадки воздушного судна в условиях ниже минимума для посадки в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома;

ухудшение устойчивости и/или управляемости воздушного судна;

внезапное ухудшение состояния здоровья лица на борту воздушного судна, требующее медицинской помощи, которая не может быть оказана на борту воздушного судна;

отказы систем воздушного судна, приводящие к невозможности выполнения полета до аэродрома назначения.

(п. 3.117 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.118. К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

грозовая деятельность;

сильные осадки;

повышенная электрическая активность атмосферы;

обледенение;

турбулентность;

сдвиг ветра;

облака вулканического пепла;

пыльные и песчаные бури.

Полеты при неблагоприятных атмосферных условиях выполняются в соответствии с требованиями, установленными Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, настоящими Правилами, РПП и РЛЭ.

К опасным для полета метеорологическим явлениям и условиям относятся указанные в РЛЭ метеорологические явления и условия, полеты в которых запрещаются.

(п. 3.118 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

### **Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы**

3.119. При появлении признаков сильной электризации выключается одна УКВ радиостанция, если это возможно, и ночью включается освещение кабины экипажа воздушного судна.

3.120. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

шумы и треск в наушниках;

беспорядочные колебания стрелок радиоконпасов;

свечение на остеклении кабины экипажа воздушного судна и свечение концов крыльев в темное время суток.

3.121. Изменение высот полета в зонах повышенной электризации выполняется с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с требованиями РЛЭ.

После выхода из слоя облаков, до входа в другой слой, выполняется горизонтальная площадка продолжительностью 5 - 10 секунд.

3.122. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу воздушного судна необходимо:

доложить органу ОВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения воздушного

судна разрядом;

- проконтролировать параметры работы двигателей;
- проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;
- осмотреть воздушное судно в целях обнаружения повреждений;
- при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

### **Учебные полеты и имитация полета по приборам**

3.123. Запрещается выполнять учебные полеты на воздушном судне, за исключением пилотируемых свободных аэростатов, если данное воздушное судно не оборудовано системой спаренного двойного управления.

3.124. Запрещается производить имитацию полета по приборам без соблюдения следующих условий:

а) второе кресло управления занято лицом, обладающим свидетельством пилота с квалификационными отметками типа, класса, соответствующими воздушному судну, на котором выполняется полет и которое имеет достаточный обзор;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) воздушное судно оборудовано системой спаренного двойного управления, за исключением полетов на аэростатических летательных аппаратах;

в) на воздушном судне отсутствуют пассажиры.

3.125. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту воздушного судна может находиться не более двух тренируемых или обучаемых экипажей воздушного судна или четырех пилотов.

При выполнении полетов с выключением двигателя или на режимах сваливания на борту воздушного судна должен находиться один тренируемый (обучаемый) экипаж воздушного судна.

### **Контрольные полеты (облеты)**

3.126. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушного судна к эксплуатации, их систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, а также для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме.

3.127. Воздушные суда, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах, при приеме их представителями авиационных предприятий опробуются в полете экипажами этих предприятий, если облеты предусмотрены воздушным законодательством.

3.128. В зависимости от программы контрольного полета в задание на полет могут быть включены работники научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава и другие специалисты. Решение о включении их в задание на полет принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.

### **Акробатические полеты**

3.129. Запрещается выполнять акробатический полет:

- над густонаселенными территориями и населенными пунктами;
- ближе 200 м от мест скопления людей при проведении массовых мероприятий;
- ближе 8 км от воздушной трассы;
- в облаках;
- ниже 50 м истинной высоты;
- при дальности видимости менее 3000 м.

## Использование парашютов

3.130. Запрещается использовать или предлагать использовать парашют, если не соблюдаются требования, содержащиеся в его эксплуатационной документации к его эксплуатации, включая требования к процедурам и срокам его укладки.

3.131. На воздушном судне, на борту которого находится хотя бы одно лицо без надетого парашюта, запрещается производить намеренные маневры с углом крена, превышающим 60 градусов по отношению к линии горизонта или углом наклона фюзеляжа воздушного судна (тангажа), превышающим 30 градусов к линии горизонта.

Требования настоящего пункта не распространяются на летные проверки с целью получения свидетельства пилота или квалификационных отметок, а также на введение в штопор и другие летные маневры, обязательные для выдачи свидетельства и квалификационных отметок, если они выполняются лицом, имеющим свидетельство с квалификационной отметкой "пилот-инструктор", полученной в соответствии с пунктом 8.1 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147 <\*>.

<\*> Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

## Буксировка планеров

3.132. Запрещается выполнять буксировку планера воздушного судна без соблюдения следующих условий:

КВС, осуществляющее буксировку, имеет необходимую квалификацию;

воздушное судно, осуществляющее буксировку, оборудовано сцепным устройством, которое позволяет безопасно производить буксировку;

применяемый буксирный канат (трос) обладает прочностью на разрыв, составляющей не менее 80 процентов и не более 200 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии. Разрешается применять буксирный канат, который обладает прочностью на разрыв, превышающей максимальную массу планера в снаряженном состоянии более чем в два раза, если соблюдаются следующие условия:

а) на месте крепления буксирного каната к планеру установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, составляющим не менее 80 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии и превышающим эту массу не более чем в два раза;

б) на месте крепления буксирного троса к воздушному судну, осуществляющему буксировку, установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, превышающим, но не более чем на 25 процентов, сопротивление на разрыв предохранительной серьги, установленной на месте крепления буксирного каната к планеру, и превышающим максимальную массу планера в снаряженном состоянии не более чем в два раза.

3.133. До начала проведения буксировки в контролируемом воздушном пространстве КВС, осуществляющий буксировку, обязан сообщить о проведении буксировки органу ОВД.

До начала буксировки должна быть достигнута договоренность между пилотом воздушного судна, осуществляющего буксировку, и пилотом планера о порядке взаимодействия, включая сигналы взлета и отцепления, воздушную скорость и порядок действий в аварийной ситуации для каждого из пилотов.

3.134. КВС запрещается осуществлять намеренный сброс буксирного каната после отцепки планера, если это может создать опасность для жизни или имущества третьих лиц.



## IV. Требования к подготовке и выполнению полетов воздушных судов авиации общего назначения, не относящихся к легким или сверхлегким

### Общие требования

4.1. Физические, юридические лица, выполняющие полеты в целях АОН на воздушных судах, не относящихся к легким или сверхлегким, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II и III настоящих Правил.

4.2. Физическое, юридическое лицо Российской Федерации, организующее и выполняющее полеты воздушных судов, не относящихся к легким или сверхлегким, в целях АОН, должно иметь свидетельство эксплуатанта, полученное в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения", утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 147 <\*>.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 23 сентября 2003 г., регистрационный N 5104.

4.3. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

4.4. КВС обеспечивает подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант описывает процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

4.5. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту воздушного судна информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

4.6. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование.

4.7. Система управления безопасностью полетов должна включать:

процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

процессы разработки и внедрения профилактических мероприятий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

обеспечение постоянного контроля и регулярной оценки адекватности и эффективности мер по управлению безопасностью полетов.

4.8. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, если им не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

4.9. Эксплуатант утверждает РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

4.10. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок;

служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;

система управления безопасностью полетов эксплуатанта;

система руководства полетами;

правила в отношении минимального перечня исправного оборудования в случаях применения MEL;

производство полетов в нормальных условиях;  
стандартные эксплуатационные процедуры;  
метеорологические ограничения;  
ограничения полетного и рабочего времени;  
чрезвычайные ситуации в полете;  
процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;  
квалификация и подготовка персонала;  
ведение учетной документации;  
описание системы управления техническим обслуживанием;  
процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);  
эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;  
использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев, в случаях, когда применяются самописцы;  
обработка опасных грузов, в случаях, когда перевозятся опасные грузы.

4.11. Карты контрольных проверок применяются летными экипажами воздушного судна до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийных ситуациях для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в РЛЭ, а также в РПП.

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

4.12. Эксплуатант определяет для полетов по ППП метод установления абсолютных высот пролета местности в соответствии с требованиями государства, в котором совершается полет.

4.13. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС не выполнял полет на аэродром или с аэродрома, используя эксплуатационные минимумы меньше, чем установлены для данного аэродрома уполномоченным органом государства, в котором он расположен.

4.14. Эксплуатант ведет контроль утомляемости авиационного персонала, занимающегося летной эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушного судна, для исключения возможности выполнения персоналом своих обязанностей в состоянии утомления. Программа контроля определяет полетное и рабочее время и включается в РПП.

### **Подготовка к полетам**

4.15. Эксплуатант реализует в РПП процедуры для обеспечения начала полета только в том случае, если КВС удостоверится, что:

выполнены требования пунктов 2.7 - 2.28 настоящих Правил;  
воздушное судно является годным к полетам, зарегистрировано и на борту находятся документы, указанные в пункте 4.19 настоящих Правил;

масса воздушного судна и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

летно-технические характеристики воздушного судна соответствуют ожидаемым условиям на используемых маршрутах и аэродромах;

любой имеющийся на борту груз должным образом распределен и надежно закреплен;

при осуществлении авиационных работ выполнены правила, установленные в главах VI и VII настоящих Правил для конкретного вида работ.

Эксплуатант определяет процедуры подготовки к полетам, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик воздушного судна, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах.

Указанные процедуры включаются в РПП.

4.16. Дополнительно к требованиям пункта 2.9 настоящих Правил эксплуатант обеспечивает выполнение следующих требований:

а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех

случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам;

(пп. "а" в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

для самолетов с двумя силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного одному часу полета на крейсерской скорости с одним двигателем;

для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующему для этого полета эксплуатационному минимуму этого аэродрома для посадки или превышать его.

(пп. "в" в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

### **Учет ограничений летно-технических характеристик**

4.17. Полет начинается только в том случае, когда летно-технические характеристики воздушного судна, приведенные в РЛЭ, позволяют выполнить в предстоящем полете следующие требования:

а) масса воздушного судна в начале взлета не превышает массы, позволяющей выполнить требования пункта 4.17.1, или массы, указанной в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, а в отношении запасных аэродромов - подпункте "в" настоящего пункта и пункте 4.17.3 настоящих Правил;

б) масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы;

в) расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.

4.17.1. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в пункте 4.17.2 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

4.17.2. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования, содержащиеся в пункте 4.17.3 настоящих Правил, не снижаясь до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота пролета препятствий.

4.17.3. Летно-технические характеристики самолета позволяют приземлиться на

аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции.

4.18. При выполнении требований пункта 4.17 настоящих Правил следует учитывать факторы, значительно влияющие на летно-технические характеристики воздушного судна: масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура, градиент уклона ВПП и состояние ВПП (наличие слякоти, воды, льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов и т.п.).

### **Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование**

4.19. В дополнение к положениям пункта 2.20 настоящих Правил воздушное судно имеет на борту РПП или его части, относящиеся к выполнению конкретного полета, и карты контрольных проверок.

---

Пункт 4.20 вступает в силу с 1 января 2012 года (пункт 4 данного документа).

---

4.20. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил: самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 15000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 человек, при полетах в условиях сокращенных интервалов эшелонирования (RVSM) должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС);

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 человек, должны быть оборудованы системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета (далее - GPWS), выполняющей функции, установленные в пункте 5.76 настоящих Правил.

Воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве классов А или С, должны иметь приемопередатчик, передающий данные о барометрической высоте и соответствующий положениям тома 4 Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

При возможности использования приемопередатчика в нескольких режимах приемопередатчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с БСПС (режим "RBS").

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

### **Электронные навигационные данные**

4.21. Эксплуатант воздушного судна не использует программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения на борту воздушного судна и на земле, если не введены процедуры эксплуатанта, обеспечивающие целостность и актуальность этих данных и соответствие указанных продуктов функциям оборудования, которое будет их использовать.

Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех его воздушных судов, которым такие данные требуются.

## Допуск экипажа ВС к полету

4.22. На каждый полет эксплуатант назначает пилота, исполняющего обязанности КВС.

4.23. Эксплуатант в зависимости от типа воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

Эксплуатант устанавливает и осуществляет программу подготовки экипажа воздушного судна, которая предназначена для приобретения и поддержания необходимой квалификации летного экипажа, включая навыки, касающиеся функциональных возможностей человека, а также обучение методам и правилам пользования аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна.

Эксплуатант не допускает членов экипажа к полетам, не выполнивших указанные программы.

4.24. Программы наземной и летной подготовки разрабатываются и утверждаются либо в виде собственных программ, либо при содействии учебного учреждения, в виде программы такого заведения. В РПП эксплуатанта включаются указанные программы или дается на них ссылка. Программа подготовки должна включать обучение навыкам по использованию всего установленного оборудования.

4.25. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанность КВС, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил три взлета и посадки на воздушном судне того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.26. Эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.27. Эксплуатант удостоверяется в том, что члены летного экипажа воздушного судна обладают необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей.

Эксплуатант обеспечивает не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проведение проверок техники пилотирования и умения пилотов действовать в аварийной обстановке, выявляющих фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа и модификации. Эксплуатант обеспечивает выполнение указанных проверок назначенным им пилотом.

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

4.28. Количество членов кабинного экипажа воздушного судна для каждого типа воздушного судна определяется эксплуатантом, исходя из пассажироместности или числа перевозимых лиц, для обеспечения безопасной и быстрой эвакуации людей, а также выполнения необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного в РЛЭ.

## **V. Правила подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок**

### **Общие требования**

5.1. Физические, юридические лица, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II и III.

5.2. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа воздушного судна были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, касающимися их обязанностей и применимыми к районам пролета воздушного судна, используемым аэродромам и

соответствующим аэронавигационным средствам.

5.3. Принятие решений о начале, продолжении полета, отклонении от плана полета и (или) прекращении полета возлагается на КВС в порядке, установленном в РПП, с учетом информации, предоставленной сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером), в том случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за выполнением полетов предусматривается привлечение сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера).

5.4. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту самолета всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

5.5. Эксплуатант вводит систему управления безопасностью полетов, которая:

включает процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов;

обеспечивает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;

обеспечивает постоянное улучшение обязательных показателей работы системы управления безопасностью полетов.

5.6. В рамках системы управления безопасностью полетов определяется структура функций в вопросах обеспечения безопасности полетов эксплуатанта, в том числе и функции руководителей эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.

5.7. Эксплуатант воздушного судна с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

Программа анализа полетных данных включает в себя:

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

сбор данных бортовых средств объективного контроля, выполненных воздушным судном полетов, и анализ полученной информации;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

сбор данных, полученных от авиационного персонала по вопросам безопасности полетов.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

Выявленные при выполнении программы анализа полетных данных отклонения от требований эксплуатационной документации воздушного судна и настоящих Правил, а также отказы авиационной техники подлежат обязательной регистрации эксплуатантом для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант обеспечивает хранение в течение двух лет параметрических данных средств объективного контроля и предъявляет их по требованию уполномоченного органа в области гражданской авиации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

Программа анализа полетных данных эксплуатанта обеспечивает защиту персональных данных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.8. В рамках системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для исполнения персоналом эксплуатанта.

5.9. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

полет не начинался, пока эксплуатант на основании полученных им данных не

удостоверится в том, что имеющиеся наземные и (или) водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации воздушного судна и защиты людей на борту, соответствуют условиям, в которых должен выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели;

о любых неполадках в работе средств обеспечения полетов, замеченных во время полетов, без излишней задержки сообщалось в организации, обслуживающие указанные средства.

5.10. Эксплуатант обеспечивает наличие РПП и его применение авиационным персоналом, занимающимся вопросами обеспечения, подготовки и выполнения полетов.

5.11. При внесении изменений в РПП о них сообщается всему авиационному персоналу, которому надлежит пользоваться РПП, и в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложены функции по обязательной сертификации юридических, физических лиц, осуществляющих и (или) обеспечивающих коммерческие воздушные перевозки.

5.12. РПП должно содержать сведения:

а) Часть А "Общие положения":

инструкции с общим изложением обязанностей авиационного персонала, имеющего отношение к выполнению полетов;

системы нормативов полетного и рабочего времени и времени отдыха членов летного и каabinного экипажей воздушного судна в соответствии с пунктом 5.23 настоящих Правил;

перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая оборудование, необходимое для выполнения полетов в воздушном пространстве, в котором предписано использовать основанную на характеристиках навигацию;

для полетов по правилам ETOPS - подлежащие использованию правила навигации, процедуры при отказе двигателя при выполнении полетов с применением правил ETOPS, а также назначение и использование запасных аэродромов;

обстоятельства, при которых необходимо экипажу воздушного судна прослушивать радиочастоты;

метод определения минимальных абсолютных высот полета в соответствии с пунктом 5.18 настоящих Правил;

методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов;

меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту;

организация и процедуры наземного обслуживания;

порядок действий КВС, ставших свидетелями авиационного происшествия;

состав летного экипажа воздушного судна для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности полномочий членов экипажа воздушного судна;

точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей;

условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с пунктом 2.13 настоящих Правил;

инструкции по контролю за массой и центровкой воздушного судна;

инструкции по устранению (предупреждению) обледенения и контролю за выполнением этих операций;

технические требования к рабочему плану полета;

действия экипажа воздушного судна в обычной ситуации для каждого этапа полета;

указания по использованию обычных карт контрольных проверок и времени их использования;

правила вылета в непредвиденных обстоятельствах;

указания по обеспечению информации об абсолютной высоте и сообщению об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа воздушного

судна;

указания по использованию автопилотов и автоматов тяги в приборных метеорологических условиях;

указания по взаимодействию с органами ОВД;

инструктаж относительно вылета и захода на посадку;

процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами;

процедура стабилизированного захода на посадку;

ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности;

необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам;

указания по выполнению заходов по схемам точного и неточного заходов на посадку по приборам;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

распределение обязанностей среди членов летного экипажа воздушного судна и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж воздушного судна при выполнении захода на посадку и посадки по приборам в ночное время и приборных метеорологических условиях;

инструкции и требования по обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли;

принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования БСПС;

порядок действий КВС перехватываемых воздушных судов;

визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15000 м, дополнительно:

информация о действиях пилота в случае воздействия солнечной космической радиации;

порядок действий в случае принятия решения об аварийном снижении, предусматривающий необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и действия, которые следует предпринять в случае, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда связь прервана;

подробные сведения о введении системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП) в соответствии с пунктом 5.5 настоящих Правил, включая заявление эксплуатанта о политике в области обеспечения безопасности полетов и функции персонала, включая руководителей эксплуатанта;

информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации;

инструкции и указания по авиационной безопасности;

контрольный перечень осмотра воздушного судна, разрабатываемый в соответствии с пунктом 5.103 настоящих Правил;

б) Часть В "Информация по эксплуатации воздушного судна":

сертификационные и эксплуатационные ограничения;

порядок действий летного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и карты контрольных проверок;

инструкции по эксплуатации и информация о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями;

информация для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги (мощности) силовых установок и скорости полета;

максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа



воздушного судна, использования автопилота, нестандартных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов;

инструкции и данные для расчета массы и центровки воздушного судна;

инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза;

информация о системах, органах управления воздушного судна и инструкции по их использованию;

перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов воздушных судов и разрешенных специальных полетов, включая требования, касающиеся выполнения полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках;

перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию;

правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по видам аварийных ситуаций, координацию действий экипажа воздушного судна, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа;

порядок действий кабинного экипажа воздушного судна в обычной, нестандартной и аварийной ситуациях, связанные с ним карты контрольных проверок, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и кабинного экипажей;

спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки оборудования перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода;

код визуальных сигналов "земля - воздух" для использования оставшимися в живых в авиационном происшествии.

в) Часть С "Районы, маршруты и аэродромы":

маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа воздушного судна в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для выполнения полетов;

минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте;

эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов;

информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств;

необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных настоящими Правилами, включая определение:

требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной или покрытой осадками поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;

ограничений набора высоты при взлете;

ограничений набора высоты при полете по маршруту;

ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;

требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной, мокрой и покрытой осадками поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию;

дополнительной информации.

г) Часть D "Подготовка авиационного персонала":

подробные сведения о программе подготовки членов летного экипажа воздушного судна в соответствии с пунктом 5.84 настоящих Правил;

подробные сведения о программе подготовки членов кабинного экипажа воздушного

судна к выполнению обязанностей в соответствии с пунктом 5.99 настоящих Правил; подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов (диспетчера).

5.13. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.

5.14. Эксплуатант обеспечивает авиационный персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна РЛЭ, в котором содержатся процедуры по эксплуатации воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

Эксплуатант разрабатывает карты контрольных проверок с учетом требований РЛЭ и РПП, а также с учетом человеческого фактора, и обеспечивает их применение летными экипажами воздушных судов до, во время и после полета.

5.15. Эксплуатант может устанавливать минимальные абсолютные высоты полета по ППП на маршрутах, не менее тех, которые установлены государством, над территорией которого выполняется полет.

5.16. Эксплуатант указывает в РПП метод, с помощью которого он определяет минимальные абсолютные высоты для полетов по ППП, выполняемые по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за аэронавигационное обслуживание полетов.

Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, должны быть не меньше высот, указанных в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

### **Эксплуатационные минимумы аэродромов**

5.17. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого аэродрома на основании методов, изложенных в РПП.

При установлении эксплуатационного минимума аэродрома для конкретного взлета или конкретной посадки, с учетом типа захода на посадку, учитываются:

- а) тип воздушного судна;
- б) ограничения, предусмотренные пунктом 5.18 настоящих Правил;
- в) размеры и особенности ВПП;
- г) состав и характеристики наземных средств обеспечения захода на посадку;
- д) состав оборудования воздушного судна, применяемого в целях определения положения воздушного судна относительно заданной траектории полета и ее выдерживания в процессе захода на посадку и ухода на второй круг;
- е) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и высота пролета препятствий (ОСА/Н);
- ж) средства, используемые для определения метеорологических условий и способы передачи метеорологической информации;
- з) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над препятствиями.

Эксплуатант предоставляет летным экипажам информацию о применяемых самых низших эксплуатационных минимумах с учетом разрешения на выполнение полетов по категории II и/или III при полностью исправном бортовом оборудовании и полном составе имеющихся наземных средств обеспечения захода на посадку и о порядке корректировки минимумов в сторону повышения в случаях:

- а) ухудшения работы или отказа бортовых и наземных систем;
- б) отсутствия допусков членов летного экипажа на выполнение полетов в условиях самых низших минимумов.

Установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома не могут быть

ниже минимумов, которые установлены для аэродрома государством, в котором он расположен, за исключением тех случаев, когда на это получено согласие уполномоченного органа данного государства.

Инструктивный материал по установлению эксплуатационных минимумов аэродрома содержится в документе ИКАО "Руководство по всепогодным полетам" (Doc 9365 AN/910 ИКАО).

(п. 5.17 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.18. При допуске пилотов и экипажей к полетам с применением самых низших эксплуатационных минимумов для посадки применяются следующие ограничения:

а) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки при видимости (видимости на ВПП), превышающей самый низший эксплуатационный минимум аэродрома для посадки (не ниже I категории) не менее чем на 200 метров и при нижней границе облаков (вертикальной видимости), превышающей ДН или МДН не менее чем на 20 м, а при использовании режима автоматического приземления - при видимости на ВПП, превышающей эксплуатационный минимум аэродрома для посадки не менее чем на 200 метров, но не менее 550 метров, и при нижней границе облаков не ниже 60 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов (из них не менее 10 ночью) и налета не менее 200 часов в качестве КВС;

б) к полетам в условиях ниже категории I на вновь освоенном типе воздушного судна второй пилот может быть допущен после выполнения на нем не менее 40 полетов (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I на предыдущих типах воздушного судна);

в) к полетам в условиях ниже категории I КВС может быть допущен после выполнения не менее 40 полетов с правом выполнения полетов по минимуму категории I без дополнительных ограничений в качестве КВС на вновь освоенном типе воздушного судна (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС на предыдущих типах воздушного судна);

г) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях ниже категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории II при видимости на ВПП не менее 450 м, а по категории III - при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов и налета не менее 200 часов после допуска к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС;

д) КВС, имевший допуск к полетам в условиях категории II в качестве КВС на каком-либо типе воздушного судна и впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории III в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории III при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 20 полетов и налета не менее 100 часов после допуска к полетам в условиях категории III в качестве КВС;

е) к выполнению полетов в условиях ниже категории I допускаются летные экипажи, все члены которого допущены к выполнению таких полетов.

(п. 5.18 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.19. Не допускается устанавливать эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки при видимости менее 800 м, если не предоставляется информация о RVR.

(п. 5.19 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.20. Эксплуатант устанавливает правила, обеспечивающие пересечение воздушного судна порога ВПП в посадочной конфигурации с достаточным запасом высоты в посадочном положении.

## Учет заправки топливом и маслом

5.21. Эксплуатант ведет учет заправки топливом и маслом, который позволяет подтвердить выполнение в каждом полете требований, установленных в пункте 5.44 настоящих Правил.

5.22. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение трех месяцев.

### Рабочее время, полетное время и время отдыха

5.23. Эксплуатант разрабатывает и указывает в РПП нормативы рабочего времени, полетного времени и времени отдыха, которые позволяют ему контролировать утомляемость всех членов экипажей воздушного судна и соответствуют требованиям Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 ноября 2005 г. N 139 <\*>.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 20 января 2006 г., регистрационный N 7401.

Если возникает необходимость в отклонении от правил, регламентирующих утомляемость членов экипажей воздушных судов, эксплуатант определяет приемлемые средства, позволяющие осуществлять такие отклонения. При любых отклонениях эксплуатант обеспечивает эквивалентный уровень безопасности полетов.

Отдых членов летного экипажа на рабочем месте применяется по решению КВС, если предусмотрено РПП эксплуатанта. Не допускается в целях учета соблюдения нормативов полетного времени учитывать время отдыха на рабочем месте как время отдыха.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Эксплуатант ведет учет полетного времени, рабочего времени и времени отдыха всех членов его экипажей воздушных судов.

Эксплуатант сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15000 м определения общей дозы воздействия космической радиации на каждого члена экипажа в течение 12 месяцев подряд.

### Подготовка к полету

5.24. Эксплуатант обеспечивает меры для подготовки экипажа воздушного судна к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета в следующих случаях:

- перед первым полетом в качестве КВС;
- перед первым полетом в качестве КВС по новому маршруту, в новом регионе;
- перед полетом по специальному заданию;
- в случае истечения срока, указанного в пункте 5.94 настоящих Правил.

Допускается проведение предварительной подготовки непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха.

Предварительная подготовка включает в себя выполнение процедур подготовки к полету, установленных в настоящих Правилах, порядок проведения предварительной подготовки устанавливается в РПП.

5.25. Полет или серия полетов не начинается до тех пор, пока КВС не заполнит формы предполетной подготовки, предусмотренные в РПП и удостоверяющие тот факт, что КВС удовлетворен результатами подготовки, подтверждающими, что:

- а) воздушное судно годно к полетам;
- б) приборы и оборудование, предусмотренные в настоящих Правилах для

предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;

в) на воздушном судне выполнено предусмотренное эксплуатационной документацией техническое обслуживание;

г) масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

д) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

е) произведена проверка, результаты которой показали, что будут соблюдены в ходе намеченного полета эксплуатационные ограничения, предусматриваемые пунктами 2.16, 2.17 и 5.52 настоящих Правил; и

ж) соблюдены требования пункта 5.26 настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полета.

Заполненные формы предполетной подготовки эксплуатант хранит в течение 90 дней.

5.26. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в порядке, определенном в РПП. Рабочий план полета утверждается КВС и, когда это предусмотрено РПП, сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером) и включает в себя сведения:

тип воздушного судна;

номер рейса или государственный и регистрационный опознавательные знаки;

маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения, расстояния, время полета между ними, и заданные путевые углы на маршруте, включая полет на запасные аэродромы;

запланированная крейсерская скорость и общее время полета, расчетное и фактическое время полета указанных пунктов;

минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;

расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;

запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;

расчет плана полетов, измененного в полете;

необходимая метеорологическая информация;

другая информация, установленная эксплуатантом;

если информация из любого из вышеперечисленных пунктов содержится в другом, доступном для экипажа воздушного судна документе, она может не приводиться в рабочем плане полета.

Форма рабочего плана полета утверждается эксплуатантом и приводится в РПП.

Один экземпляр рабочего плана полета передается представителю эксплуатанта или, если это невозможно, сдается на хранение в пункте вылета.

При составлении рабочего плана выполняются требования пунктов 5.27 - 5.44 настоящих Правил.

### **Запасные аэродромы**

5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета равны эксплуатационному минимуму для посадки или ниже его или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.28. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета при расчете в стандартных атмосферных условиях, в штиль:

а) для самолетов с двумя силовыми установками не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем или установленному эксплуатантом времени, но не более двух часов полета, если эксплуатант имеет разрешение на полеты по правилам ETOPS не менее 120 минут;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия, с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.29. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пункте 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого расползается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль 60 минут для воздушного судна с двумя двигателями или 180 минут с тремя и более двигателями.

В качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на котором посадочные характеристики воздушного судна позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеются светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам.

(п. 5.29 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.29.1 - 5.29.2. Исключены. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

5.30. Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета, по крайней мере, один запасной аэродром пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения аэродрома назначения или с заранее запланированной точки на маршруте (рубежа ухода), за исключением тех случаев: когда продолжительность полета не превышает 6 часов, аэродром назначения имеет две ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, и получена информация о фактической погоде и прогнозе погоды, дающая основание для уверенности в том, что в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия, видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку).

В качестве запасного аэродрома пункта назначения может использоваться аэродром пункта назначения при наличии двух непересекающихся ВПП.

(п. 5.30 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.31. При расчетной продолжительности полета с рубежа ухода до аэродрома назначения более 2 часов информация о фактической погоде и прогнозе погоды на аэродроме назначения должна указывать на то, что в течение периода времени, начинающегося за 2 часа до и заканчивающегося через 2 часа после расчетного времени прибытия, нижняя граница облаков (вертикальная видимость) и видимость будут соответствовать требованиям подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил, но не ниже 200 м и не менее 2500 м соответственно.

(п. 5.31 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.32. Запасной вертодром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета, если погодные условия на вертодроме вылета не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома.

5.33. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлете, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационного минимума вертодрома для посадки, который может быть применен.

(п. 5.33 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.34. При полете, выполняемом по ППП, в рабочем плане полета и в плане полета указывается не менее одного запасного вертодрома в пункте назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия дают основание для уверенности в том, что к расчетному времени прилета вертолета на вертодром назначения, а также в течение 1 часа до и после запланированного времени посадки, заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях;

б) пригодный запасной вертодром отсутствует. В этом случае определяется рубеж возврата (PNR).

5.35. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома назначения, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома для посадки.

5.36. Пригодные запасные вертодромы, расположенные в открытом море, выбираются исходя из следующего:

а) запасные вертодромы, расположенные в открытом море, используются только после PNR (до PNR используются только запасные вертодромы на суше);

б) характеристики вертолета с летно-техническими характеристиками 1 и 2 классов с одним неработающим двигателем позволяют произвести посадку на запасном вертодроме;

в) обеспечивается место на палубе;

д) информация о погоде должна быть надежной и точной.

Запасные вертодромы, расположенные в открытом море, не должны использоваться, если возможно иметь на борту воздушного судна запас топлива, достаточный для выполнения полета на запасной вертодром, расположенный на суше.

## **Метеорологические условия**

5.37. Полет, который планируется выполнять по ПВП, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому воздушное судно будет следовать по ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать ПВП.

5.38. За исключением случаев, указанных в пункте 5.39 настоящих Правил, запрещается начинать полет по ППП до тех пор, пока КВС не будет получена информация, указывающая на то, что:

а) условия на аэродроме намеченной посадки к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

б) условия на запасном аэродроме пункта назначения, если таковой требуется, к расчетному времени прилета будут соответствовать при планируемом заходе на посадку:

по категории II и/или III (а, b или c) - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже 60 м, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума аэродрома для посадки при категории I;

по радиомаячным системам инструментального захода воздушных судов на посадку - кроме категории II и/или III нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDH для захода по схеме неточного захода на посадку, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку;

при заходе по схеме неточного захода на посадку - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 50 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 500 м;

с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") - нижняя граница

облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 100 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 1000 м.

При выборе запасных аэродромов используются эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки, применимые на конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра.

В качестве указанной информации используются сведения из источников, которые эксплуатант считает достоверными.

(п. 5.38 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.39. Разрешается начинать полет по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения или при наличии информации, свидетельствующей о погоде ниже минимума для посадки к расчетному времени прибытия, при наличии двух запасных аэродромов пункта назначения с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил, или одного запасного аэродрома, на котором видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 450 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку).

(п. 5.39 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

### **Запас топлива и масла**

5.40. Количество топлива и масла на борту самолетов с поршневыми двигателями должно позволять:

а) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем до наиболее критического, с точки зрения расхода топлива, запасного аэродрома, указанного в планах полета, после чего продолжить полет еще в течение 45 минут;

б) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода:

выполнить полет до запасного аэродрома через определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 45 минут;

выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжать его в течение 45 минут, предусмотрев дополнительный запас топлива, составляющий 15% топлива, запланированного на полет по маршруту полетного времени, но не более двух часов;

в) при выполнении полета без запасного аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 45 минут.

5.41. Количество топлива и масла на борту самолетов с газотурбинными двигателями должно позволять:

а) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения, выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, выполнить полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета, после чего выполнить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета



до аэродрома назначения. При использовании в качестве запасного аэродрома назначения второй непересекающейся ВПП аэродрома назначения, планируемый остаток топлива должен обеспечивать полет после прибытия на аэродром назначения в течение не менее 60 минут на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях;

б) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода, выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м над запасным аэродромом либо выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение двух часов (одного часа при прогнозируемых метеоусловиях на аэродроме назначения, превышающих требования подпункта "б" пункта 5.38 настоящих Правил на 50 м по нижней границе облаков (вертикальной видимости) и на 500 м по дальности видимости) при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом в РПП или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

в) исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263;

г) при выполнении полета без запасного аэродрома пункта назначения при соблюдении условий пункта 5.30 настоящих Правил выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом назначения при стандартных температурных условиях, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения эксплуатанта, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения.

5.42. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ПВП должно обеспечивать выполнение полета до вертодрома намеченной посадки, после этого продолжение полета в течение 20 минут на скорости, оптимальной с точки зрения расхода топлива.

5.43. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ППП должно обеспечивать:

а) при отсутствии потребности в запасном вертодроме (в случаях, предусмотренных в подпункте "а" пункта 5.34 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома назначения, после того продолжить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над вертодромом назначения при стандартных температурных условиях и выполнить заход на посадку и посадку;

б) при наличии потребности в запасном вертодроме выполнить полет до вертодрома назначения, осуществить заход на посадку и прерванный заход на посадку (уход на второй круг), а затем продолжить полет до запасного вертодрома, указанного в плане полета, после чего выполнять полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку;

в) при отсутствии пригодного запасного вертодрома (в случаях, предусмотренных в подпункте "б" пункта 5.34 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома назначения и затем позволит выполнить безопасную посадку в течение периода, соответствующего географическим и другим внешним условиям.

5.44. Разрешается изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута или следования на другой аэродром при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования настоящих Правил в отношении количества топлива и масла на борту воздушного судна.

(п. 5.44 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

## Дополнительные требования при выполнении полетов

5.45. За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета или посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна по ПВП:

днем - ниже 100 м над поверхностью земли и ближе 150 м по горизонтали от препятствия;

ночью, в равнинной и холмистой местности - ниже 300 м над любым препятствием в пределах горизонтального радиуса 8000 м от препятствия, а в горной местности - ниже 600 м над любым препятствием в пределах горизонтального радиуса 8000 м от препятствия.

5.46. Эксплуатант определяет в РПП порядок проведения метеорологических наблюдений с борта воздушного судна и сообщения их результатов органу ОВД, а также сообщений о встречаемых опасных условиях полета.

5.47. Эксплуатанты самолетов максимальной взлетной массой более 50000 кг с двумя газотурбинными двигателями на маршрутах, включающих в себя участки, содержащие точки маршрута, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, выполняют следующие правила (ETOPS):

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов;

б) эксплуатант разрабатывает и включает в РПП соответствующие программы подготовки членов таких летных экипажей воздушных судов, которые должны включать:

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов по маршрутам, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам крейсерского полета с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов;

в) любой полет с применением правил ETOPS не начинается до тех пор, пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в течение возможного периода прибытия по последней имеющейся информации прогнозируются:

направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку:

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м (включая временные изменения);

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории II: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1100 м (включая временные изменения);

не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на пересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из которых не обеспечивает заход

на посадку по категории II и/или III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают наименьший эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 60 м и не менее чем на 800 м соответственно (включая временные изменения);

одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает заход на посадку по категории II и/или III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м и не менее чем на 1600 м соответственно (включая временные изменения);

(пп. "в" в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

г) эксплуатант имеет в спецификации к сертификату эксплуатанта разрешение выполнять полеты по правилам ETOPS, с указанием типа воздушного судна и максимального времени, соответствующему расстоянию, пролетаемому на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем в стандартных атмосферных условиях до пригодного для посадки аэродрома.

### **Учет ограничений летно-технических характеристик**

5.48. Воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), РЛЭ и нормами, применяемыми для установления эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик, которые определены в пункте 5.52 настоящих Правил.

5.49. Самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

5.50. В условиях, когда безопасное продолжение полета не обеспечивается в случае отказа двигателя, перевозки на вертолетах осуществляются с учетом выполнения условий безопасной вынужденной посадки.

5.51. Выполнение перевозок пассажиров в приборных метеорологических условиях на вертолетах с летно-техническими характеристиками класса 3 осуществляется согласно положениям пункта 5.61 настоящих Правил.

5.52. Разрешается начинать полет только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в РЛЭ, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся в пунктах 5.53 - 5.66 настоящих Правил.

При выполнении указанных требований следует учитывать все факторы, которые влияют на летно-технические характеристики воздушного судна (масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура; уклон ВПП и состояние ВПП, т.е. наличие слякоти, воды и (или) льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов).

5.53. Масса воздушного судна в начале взлета не превышает массы, указанной в пунктах 5.48 и 5.56 - 5.59, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным пунктами 5.57 и 5.58, а в отношении запасных аэродромов - пунктами 5.55 и 5.59 настоящих Правил.

5.54. Масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметров для определения максимальной взлетной массы.

5.55. Расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметров для определения максимально допустимой массы при посадке.

5.56. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока не будут выполняться требования, содержащиеся в пункте 5.57 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

5.57. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования пункта 5.59 настоящих Правил, не снижаясь ни в каком месте до высоты ниже минимально разрешенной.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.58. Полеты самолетов с тремя или более двигателями по участкам маршрута, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 120 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль, выполняются при способности самолета в случае отказа любых двух двигателей продолжать полет до пригодного для посадки аэродрома и совершить посадку на нем.

(п. 5.58 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.59. Летно-технические характеристики самолета позволяют приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с учетом необходимости остановки или, если речь идет о гидросамолете, достижения достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом КВС учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

5.60. Летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют:

а) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или до этой точки, прервать взлет и остановиться в пределах располагаемой зоны прерванного взлета;

б) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или после этой точки, продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока не будут выполняться требования, указанные в пункте 5.62 настоящих Правил.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.61. Летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент после достижения определенной в РЛЭ точки после взлета продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока не будут выполняться требования, указанные в пункте 5.62 настоящих Правил.

При отказе критического двигателя до достижения определенной в РЛЭ точки после взлета применяются требования, указанные в пункте 5.50 настоящих Правил.

5.62. При отказе двигателя в любой точке траектории полета на вертолете с летно-техническими характеристиками класса 3 применяются требования, указанные в пункте 5.50 настоящих Правил.

5.63. Летно-технические характеристики классов 1 или 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке этапа полета по маршруту продолжить полет до места, в котором могут быть выполнены условия, указанные в пункте 5.65 или в пункте 5.66 настоящих Правил, не допуская снижения вертолета ниже разрешенной высоты в любой точке полета.

5.64. Летно-технические характеристики класса 3 вертолета позволяют при всех работающих двигателях выполнять полет по своему намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутом, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета.

5.65. В случае отказа критического двигателя в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории. В том случае, когда отказ критического двигателя происходит после точки принятия решения о посадке, летно-технические характеристики вертолета позволяют выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции.

5.66. В случае отказа критического двигателя до характерной точки до посадки летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий на траектории захода на посадку, выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий на траектории полета. При отказе двигателя после указанной точки и до посадки применяются требования пункта 5.50 настоящих Правил.

#### **Учет сведений о препятствиях**

5.67. В случае если на аэродроме не определены процедуры взлета, начального набора высоты, захода на посадку и посадки эксплуатант использует данные о препятствиях для разработки таких процедур с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, установленных РЛЭ.

#### **Судовые документы**

5.68. На воздушном судне должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

- свидетельство о государственной регистрации;
- сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);
- РЛЭ;
- MEL;
- инструкция по действиям в особых случаях полета разработанная эксплуатантом;  
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)
- бортовой и санитарный журналы;
- свидетельство (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании и годности его к эксплуатации;
- сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии);
- сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах;
- разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;
- РПП (части РПП, относящиеся к порядку подготовки и выполнения полетов) эксплуатанта;
- копии лицензий эксплуатанта на воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов;
- задание на полет;
- рабочий план полета;
- актуализированные сборники аэронавигационной информации;
- генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (манифест), грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе, предусмотренную в пункте 49 Федеральных авиационных правил "Правила

перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации", утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. N 141; аэронавигационные (полетные) карты на бумажных и (или) электронных носителях; форму донесения об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении; страховые полисы (их копии) членов экипажа воздушного судна и ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

метеорологическую документацию, предусмотренную РПП;

сводную загрузочную ведомость для воздушных судов.

5.69. Кроме документов, указанных в пункте 5.68 настоящих Правил, на борту воздушного судна должны быть иные документы, которые требуются по правилам государства, над территорией которых производится полет.

5.70. Указанное в пункте 5.68 настоящих Правил задание на полет содержит следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилии членов экипажа воздушного судна и выполняемые ими обязанности;

пункты вылета и прибытия;

планируемое и фактическое время взлета и посадки;

цель полета, номер рейса;

замечания, касающиеся полета;

подпись КВС;

иные записи, установленные эксплуатантом.

Форма задания на полет и порядок его ведения определяется эксплуатантом.

### **Перечни минимального исправного оборудования**

5.71. Выполнение коммерческих воздушных перевозок при отказе в работе какого-либо прибора, оборудования или системы допускается на основании MEL, за исключением случаев выполнения полетов на воздушных судах, разработанных или эксплуатировавшихся в СССР, для которых основанием для выполнения полета с отказавшими приборами, оборудованием или системой могут служить положения РЛЭ.

5.71.1. MEL, предназначенный для определения возможности эксплуатации воздушного судна с неработающими приборами, оборудованием или системами в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования, составляется эксплуатантом для каждого воздушного судна на основании MMEL или для воздушных судов, разработанных или ранее эксплуатировавшихся в СССР, - требований РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.71.2. MMEL, применяемый для разработки перечня минимального оборудования эксплуатанта, издается держателем сертификата типа воздушного судна и утверждается уполномоченным органом государства разработчика воздушного судна.

5.71.3. MEL включается в РПП и должен содержать:

предисловие, содержащее правила применения перечня минимального оборудования техническим персоналом и летными экипажами воздушных судов;

определения и пояснения применяемых терминов;

перечень являющихся признаками выхода из строя приборов, оборудования и систем, соответствующих предупреждающих и уведомляющих сигналов;

перечень приборов, оборудования и систем, при выходе из строя которых допускается эксплуатация воздушного судна с указанием для каждого воздушного судна:

количества установленных приборов на воздушном судне и количества требуемых для

выполнения полета;

допустимого периода восстановления работоспособности вышедшего из строя прибора, оборудования или системы;

необходимости маркирования прибора, оборудования и системы в кабине экипажа воздушного судна и (или) пассажирской кабине;

требуемых дополнительных процедур технической подготовки воздушного судна к полетам, если таковые требуются;

требуемых дополнительных процедур летной эксплуатации воздушного судна, если таковые требуются;

условий применения настоящего пункта, включая прогнозируемые условия полета, при которых запрещено его начинать с отказавшим устройством.

5.71.4. При утверждении MEL учитывается:

опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;

опыт эксплуатации данного типа и аналогичных типов воздушного судна эксплуатантом;

квалификация и подготовка членов летных экипажей воздушного судна эксплуатанта.

5.71.5. При выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования эксплуатации воздушных судов допускается после установления в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом в РПП, отсутствия взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

(п. 5.71.5 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.71.6. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности эксплуатант должен учитывать вероятность дополнительных отказов приборов, оборудования или систем воздушного судна при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием.

5.71.7. В случае допуска к полету воздушного судна при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в бортовой журнал воздушного судна техническим персоналом, производящим подготовку воздушного судна к вылету, вносятся сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также производится маркировка отказавших приборов, если таковая требуется.

5.71.8. Окончательное решение о начале полета при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы принимает КВС.

5.71.9. В случае обнаружения выхода из строя какого-либо прибора, оборудования или системы после закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета КВС организует выполнение процедур, предписанных РЛЭ, и принимает решение о прекращении или продолжении выполнения полета на основании требований MEL и РЛЭ и, в случае необходимости, обращается к техническому персоналу.

5.71.10. Справочная информация в РПП, основанная на MEL, должна позволять КВС быстро принимать решение о прекращении, продолжении полета от закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета до начала разбега.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.71.11. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы ремонт вышедших из строя каких-либо приборов, оборудования или систем выполнялся в возможно короткий срок. Повторное применение пункта MEL при выявлении выхода из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в первых четырех полетах после ремонта допускается только для возврата воздушного судна на базовый аэродром или аэродром, имеющий организацию по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

5.71.12. Эксплуатант, осуществляющий полеты с применением MEL, разрабатывает и включает соответствующие положения в программы подготовки членов летного экипажа воздушного судна.

## Бортовые приборы и оборудование

5.72. На борту воздушного судна устанавливаются или находятся приборы и оборудование, указанные в пунктах 5.71 - 5.79 настоящих Правил в зависимости от используемого воздушного судна и условий, в которых должен выполняться полет.

5.73. Воздушное судно оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу воздушного судна контролировать траекторию полета, выполнять любые требуемые Правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного самолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

5.74. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил воздушное судно оснащается:

запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах и в количестве, соответствующем числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном воздушном судне, который должен включать один или несколько комплектов первой помощи;

на самолетах, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров, комплект медицинских средств для использования врачами или другими квалифицированными лицами для оказания неотложной медицинской помощи в полете;

переносными огнетушителями, не создающими опасной концентрации ядовитых газов внутри самолета. Не менее чем по одному огнетушителю устанавливается в кабине летного экипажа воздушного судна и в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

---

Пункт 5.75 вступает в силу с 1 января 2012 года (пункт 4 данного документа).

5.75. Для полетов по ППП воздушные суда с максимальной взлетной массой более 5700 кг оснащаются в дополнение к требованиям пункта 2.18.8 настоящих Правил аварийным источником питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение воздушного судна, а воздушные суда, введенные в эксплуатацию после 1 января 1975 г., оборудуются аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения и не менее 30 минут обеспечивающим работу и освещение авиагоризонта КВС.

Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что авиагоризонт (авиагоризонты) воздушного судна работает от аварийного источника питания.

---

Пункт 5.76 вступает в силу с 1 января 2012 года (пункт 4 данного документа).

5.76. Воздушные суда, осуществляющие полеты по ППП, с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг, оборудуются системой предупреждения о близости земли (GPWS) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, автоматически предоставляющую летному экипажу воздушного судна предупреждения о потенциально опасной близости земной поверхности.

(п. 5.76 в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

5.77. Исключен. - Приказ Минтранса России от 21.12.2009 N 242.

5.78. Самолеты с газотурбинными двигателями, у которых максимальная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешена перевозка более 19 человек при выполнении полетов в условиях сокращенных интервалов эшелонирования (RVSM), должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС).

(п. 5.78 в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

5.79. Использование бортовых регистраторов полетных параметров (самописцев) полетных данных с записью на фотопленку запрещено.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)



При наличии самописцев они включаются экипажем воздушного судна вручную или автоматически перед началом полета и не выключаются в течение всего полета.

5.80. В случае авиационного происшествия или инцидента бортовые самописцы экипаж воздушного судна выключает по завершении полета и не включает вновь до тех пор, пока они не будут переданы в порядке, предусмотренном Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. N 609 <\*>.

-----  
<\*> Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 25, ст. 2918; 2008, N 48, ст. 5604.

5.81. Эксплуатант выполняет требования пункта 4.21 настоящих Правил в отношении использования программных продуктов с электронными навигационными данными.

### **Допуск экипажа воздушного судна к полету**

5.82. На каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве КВС, который:

для управления самолетом максимальной взлетной массой менее 27000 кг - имеет свидетельство коммерческого пилота и налет не менее 1000 часов в качестве пилота самолета или свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом максимальной взлетной массой от 27000 кг до 90000 кг - имеет свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом максимальной взлетной массой более 90000 кг - имеет свидетельство линейного пилота, а также общий налет более 3000 часов, включая 500 часов налета в качестве КВС или 5000 часов общего налета пилотом самолета;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой менее 10000 кг - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой 10000 кг и более - имеет свидетельство линейного пилота.

(п. 5.82 в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.82.1. В случае, когда эксплуатационной документацией воздушного судна предусмотрено обязательное наличие второго пилота, на каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве второго пилота, который:

для управления самолетом максимальной взлетной массой до 90000 кг - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство коммерческого пилота или свидетельство пилота многочленного экипажа самолета;

для управления самолетом максимальной взлетной массой более 90000 кг - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа или свидетельство коммерческого пилота и налет 1000 часов в качестве пилота самолета;

для управления вертолетом - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота.

(пп. 5.82.1 введен Приказом Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.82.2. Эксплуатант назначает пилота к выполнению функций КВС под наблюдением при условии, что пилот обладает свидетельством коммерческого пилота, свидетельством линейного пилота или свидетельством пилота многочленного экипажа. Пилот выполняет функции КВС под наблюдением в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна.

(пп. 5.82.2 введен Приказом Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.83. Численность летного экипажа воздушного судна увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в РЛЭ или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам, в случаях, когда это необходимо

для типа используемого воздушного судна, вид выполняемого полета и продолжительность полета между пунктами, в которых происходит смена летного экипажа воздушного судна.

5.84. Эксплуатант не допускает членов летного экипажа воздушного судна до выполнения своих функций, если они не прошли подготовку по разработанной эксплуатантом программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей и:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) предусматривает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации;

б) состоит из наземной и летной подготовки на типе (типах) воздушных судов, на котором работают члены летного экипажа;

в) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями силовой установки, планера или систем, пожаром или другими отрицательными факторами;

г) включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе выполнения полетов, ограничений человеческих возможностей ("человеческого фактора"), включая знания об опасности их проявления при выполнении полетов, о предотвращении ситуаций, приводящих к выходу за ограничения человеческих возможностей, о предотвращении ошибок и их исправлении, перевозки опасных грузов воздушными судами;

(пп. "г" в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

д) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, которые они должны осуществлять, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа воздушного судна, в том числе при выполнении нештатных или аварийных процедур;

е) предусматривает следующее:

ознакомление вновь принятого на работу члена летного экипажа с его обязанностями и функциями, требованиями эксплуатанта по выполнению полетов;

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

подготовка по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена - не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять перевозку опасных грузов;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

тренировку процедур аварийной эвакуации на воде не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять полеты над водными объектами, при полетах над которыми необходимо иметь оборудование, предусмотренное пунктом 2.18.4 настоящих Правил;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания - не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна, если планируется осуществлять полеты в условиях RVSM и RNP;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык - подготовку и проверку знания английского языка в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147, а также процедуры изучения правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государства, в воздушном пространстве которого планируется выполнять полеты;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев подготовку в области авиационной безопасности;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку - не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных БСПС;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, если планируется выполнять взлеты и посадки в указанных условиях;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку не реже одного раза в течение последовательных 7 месяцев к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проверку выполнения

нормальных процедур на воздушном судне;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне.

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.85. Тренажерное устройство имитации полета применяется для предусмотренных Настоящими правилами подготовок или проверок членов экипажа воздушного судна, к которым данное тренажерное устройство имитации полета допущено уполномоченным органом в области гражданской авиации.

В иных случаях эксплуатант организывает подготовку или проверку членов экипажа воздушного судна:

а) с применением имитирующих работу систем воздушного судна средств обучения, в кабине воздушного судна на земле - для подготовки или проверки навыков эксплуатации систем воздушного судна;

б) в полете без пассажиров на борту - для подготовки или проверки навыков управления воздушным судном и эксплуатации систем воздушного судна.

В ходе выполнения подготовки или проверки членов экипажа воздушного судна в полете запрещается выполнение элементов полета, не предусмотренных РЛЭ воздушного судна.

(п. 5.85 в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.86. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов, дистанционного обучения или сдачи письменных экзаменов.

5.87. Требования относительно летной подготовки на конкретном типе воздушного судна считаются выполненными, если:

а) использовались тренажерные устройства имитации полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации для данной цели;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

б) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в 5.95 настоящих Правил, на данном типе воздушного судна.

5.88. Эксплуатант применительно к конкретному типу воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

5.89. Эксплуатант не поручает КВС или второму пилоту управление воздушным судном конкретного типа или его модификации при взлете и посадке, если пилот в течение 90 предшествующих дней не выполнил трех взлетов и посадок на воздушных судах такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

Если КВС или второй пилот летает на воздушных судах разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками относительно эксплуатационных процедур, систем и управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении каждой модификации или каждого типа воздушных судов.

5.90. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот:

а) не исполнял обязанности КВС, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне этого типа или его модификации или;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на воздушном судне этого типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом отработка выполнения процедур захода на посадку и посадки может осуществляться в роли пилота, непилотирующего воздушное судно.

5.91. Эксплуатант не поручает штурману или бортинженеру (бортмеханику) исполнять обязанности на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней указанный член летного экипажа воздушного судна:

а) не исполнял свои обязанности на воздушном судне этого типа или его модификации или;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в стандартных, нестандартных и аварийных ситуациях, на воздушном судне этого типа под контролем инструктора или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

5.92. Эксплуатант не назначает пилота в качестве КВС для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока не будут соблюдены требования пунктов 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил.

(п. 5.92 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.92.1. Эксплуатант должен удостовериться в том, что каждый пилот и штурман в достаточной мере знает:

намеченный маршрут и аэродромы, которые могут быть использованы для взлета и посадки, включая:

особенности рельефа местности и минимальные безопасные высоты на маршруте;

сезонные метеорологические условия;

правила ведения связи при обслуживании воздушного движения;

правила обслуживания воздушного движения;

возможные способы получения метеорологической информации;

правила поиска и спасания;

применение навигационных средств для осуществления навигации по маршруту;

правила выполнения полетов над территориями населенных пунктов и местами скопления людей;

особенности выполнения полетов в зонах с высокой интенсивностью воздушного движения;

рельеф местности и расположение препятствий в районе аэродромов;

светотехническое оборудование аэродромов;

применение навигационных средств при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;

правила полетов в зонах ожидания;

применяемые эксплуатационные минимумы.

Эксплуатант разрабатывает процедуры подготовки пилота и штурмана к полетам по намеченным маршрутам и на аэродромах, которые могут быть использованы для взлета и посадки, и контроля знаний, в зависимости от их сложности.

(п. 5.92.1 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.92.2. КВС выполняет заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине пилота, подготовленного для выполнения посадки на данном аэродроме, за исключением одного из следующих случаев:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) заход на посадку на аэродром выполняется над несложной для навигации местностью, схемы захода на посадку по приборам и имеющиеся средства схожи с известными пилоту схемами и средствами, либо когда имеется уверенность в том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях;

б) снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях;

в) эксплуатант с помощью графических средств изображения земной поверхности в районе подхода и аэродрома устанавливает, что квалификация КВС дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме;

г) аэродром запланированной посадки является смежным с аэродромом, на который КВС в настоящее время имеет право производить посадку.

(пп "г" введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.93. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет способа достижения уровня квалификации.

5.94. Эксплуатант не назначает пилота КВС на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом, если в течение предшествовавших 12 месяцев этот пилот не выполнил, по крайней мере, одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа воздушного судна с инспектирующим пилотом или наблюдателем в кабине летного экипажа:

а) в этом районе; и

б) по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев КВС не совершил ни одного полета по маршруту или над аналогичной местностью в установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, соответствующем этой цели, перед назначением его КВС для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте этот пилот должен быть проверен эксплуатантом в соответствии с пунктами 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил.

5.95. Эксплуатант обеспечивает проведение проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации. В случаях, если полеты выполняются по ППП, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие полеты назначенному им пилоту.

Указанные проверки осуществляются дважды в течение любых последовательных 12 месяцев, с интервалом не менее 120 дней.

Тренажерные устройства имитации полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации, могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они допущены.

Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на воздушном судне разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении проверок на каждой модификации или каждом типе воздушного судна.

5.96. Эксплуатант устанавливает достаточное число членов кабинного экипажа воздушного судна для каждого типа самолета, исходя из пассажироместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного РЛЭ. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип воздушного судна в РПП.

5.97. Каждый член кабинного экипажа воздушного судна, в функции которого входят действия по аварийной эвакуации, занимает предусмотренное место во время взлета и посадки или по указанию КВС.

5.98. Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию КВС, когда член кабинного экипажа воздушного судна занимает место в кресле, он пристегивается привязным ремнем или привязной системой при наличии таковой.

5.99. Член кабинного экипажа воздушного судна допускается до выполнения своих функций, если он соответствует требованиям Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденным Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147 <\*>, имеет соответствующее свидетельство и проходит подготовку по программе, после которой должен:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

а) исполнять связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые необходимо выполнять члену кабинного экипажа воздушного судна при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

б) уметь пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием (спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы и желоба, аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование и комплекты первой помощи и т.п.);

в) при работе на воздушных судах, выполняющих полеты на высоте более 3000 м, знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных воздушных судах - о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

г) знать обязанности и функции других членов экипажа воздушного судна в аварийной обстановке в части, необходимой для выполнения обязанностей члена кабинного экипажа воздушного судна;

д) знать типы опасных грузов, которые разрешены и запрещены к перевозке в пассажирской кабине, и пройти программу подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации", утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. N 141 <\*>; и

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 29 сентября 2008 г., регистрационный N 12356.

е) знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между членами летного экипажа и членами кабинного экипажа воздушного судна.

Члены кабинного экипажа не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев проходят тренировку процедур аварийной эвакуации на воде и не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев - на суше.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263, в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

### **Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер)**

5.100. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) допускается к работе, если он:

а) отвечает требованиям, установленным Федеральными авиационными Правилами "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147 <\*>, и имеет соответствующее свидетельство;

в) в течение предшествующих 12 месяцев совершил, находясь в кабине экипажа воздушного судна, по крайней мере, один квалификационный полет над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять свои функции, и продемонстрировал эксплуатанту знание РПП, используемого бортового радио и навигационного оборудования;

д) продемонстрировал эксплуатанту знания, касающиеся возложенных на него функций и районов, в пределах которых он уполномочен их осуществлять, в следующих областях:

сезонных метеорологических условий и местных источников метеорологической информации;

влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

инструкций по загрузке воздушных судов;

е) продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

ж) продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в пункте 5.101 настоящих Правил;

з) если в течение прошедших 12 месяцев исполнял свои обязанности.

5.101. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) выполняет следующие обязанности:

а) оказывает помощь КВС в подготовке к полету и обеспечивает наличие соответствующей информации;

б) оказывает помощь КВС в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД, подписывает, при необходимости, и представляет план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;

в) обеспечивает КВС в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

г) в случае аварийной ситуации во время полета сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) приступает к выполнению процедур, предусмотренных РПП, и передает КВС информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета.

### **Авиационная безопасность**

5.102. На всех самолетах, где устанавливается дверь кабины летного экипажа воздушного судна, дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением случаев покидания рабочего места, предусмотренных пунктом 3.10 настоящих Правил.

(п. 5.102 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.103. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке воздушного судна на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

5.104. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа воздушного судна по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий



актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и включающую в себя следующие элементы:

- а) оценка уровня опасности события;
- б) связь и координация между членами экипажа;
- в) соответствующие меры самообороны;
- г) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;
- д) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;
- е) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий,

угроз;

- ж) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;
- з) правила досмотра воздушного судна и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

5.105. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления своих работников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на воздушном судне, с тем, чтобы его работники способствовали предотвращению актов терроризма или других форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

## **VI. Общие правила выполнения авиационных работ**

6.1. Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II, III, IV и VII настоящих Правил.

6.2. Авиационные работы в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии их выполнения подразделяются на следующие виды:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

работы с целью оказания медицинской помощи;

летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации.

6.3. Эксплуатант в дополнение к требованиям пункта 4.10 настоящих Правил предусматривает в РПП особенности выполнения авиационных работ видов, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

6.4. На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

6.5. Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

6.6. Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

6.7. Перед началом работ, а также в процессе их выполнения КВС обязан иметь

информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

6.8. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже чем через 60 минут.

6.9. При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

6.10. Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

6.11. Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам воздушного судна обеспечивает КВС.

## **VII. Правила выполнения видов авиационных работ**

### **Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве**

7.1. В начале сезона работ каждое воздушное судно, занятое в производстве авиационно-химических работ (далее - АХР), перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и установленной сельскохозяйственной аппаратурой, результаты которого записываются в эксплуатационную документацию воздушного судна.

7.2. АХР разрешается выполнять:

в равнинной местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении от склонов не менее 5 км - при видимости не менее 3000 м (на вертолетах - 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м;

в горной местности - при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

В случае ухудшения погоды ниже значений, допустимых для конкретного вида работ, КВС прекращает выполнение полетов.

7.3. До начала обработки участка (полей, садов, виноградников и т.п.) КВС определяет с земли или с воздуха расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.4. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т.п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками отдельных деревьев леса - не ниже 10 м.

7.5. Полеты для обработки участков разрешается начинать:

в равнинной местности - не ранее чем за 30 минут до восхода солнца;

в горной местности - не ранее восхода солнца.

Полеты для обработки участков завершаются до захода солнца.

7.6. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.7. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах. Крены воздушного судна выдерживаются в соответствии с РЛЭ.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над линиями электропередач - не менее 20 м.

7.8. Полеты вдоль воздушных линий связи и электропередач над участками, пересеченными такими линиями, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

с наветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

7.9. Для обработки участков на склонах гор заходы должны выполняться:

а) вдоль горизонталей склона, кроме случаев, указанных в подпункте "б";

б) в случаях, когда невозможно выполнить требования подпункта "а",гоны и развороты для последующих заходов на гон должны выполняться в сторону понижения рельефа местности или, при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ - вверх по склону.

7.10. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР допустимо производить только под руководством лиц, имеющих подготовку для проведения этой операции.

7.11. При выполнении полетов с целью выполнения АХР запрещается:

оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов (удобрений и т.п.);

обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

выполнять маневры в целях устранения задержки выхода химикатов (удобрений и т.п.);

брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;

членам летного экипажа воздушного судна покидать рабочее место до завершения полета.

### **Воздушные съемки**

7.12. К воздушным съемкам относятся: аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты.

7.13. При выполнении воздушных съемок на истинной высоте менее 50 м:

развороты производятся на истинной высоте не менее 50 м;

угол крена не более 30°, а при использовании выпускных устройств не более 20°.

7.14. Допускается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом КВС должны поддерживать радиосвязь друг с другом для своевременного информирования о своем местонахождении.

7.15. В случае применения воздушных съемок группой воздушных судов, а также съемок в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов порядок проведения таких съемок вносится в РПП.

7.16. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм рт. ст.).

7.17. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом КВС может передавать управление автопилотом штурману, продолжая контролировать выдерживание режима полета.

7.18. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой для съемки с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или аппаратуры для съемки.

7.19. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

7.20. Запрещается выполнять:

полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии механизма, обеспечивающего автоматический сброс троса в аварийной ситуации;

полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при наличии

болтанки;

полеты против солнца в равнинной местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной местности - менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30°;

полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20° для воздушного судна данного типа.

### **Лесоавиационные работы**

7.21. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны лесов, обследования и учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

7.22. При обнаружении пожаров разрешается по просьбе представителя заказчика выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД, при наличии с ним связи.

7.23. Разрешается снижение над пожарами по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

7.24. Запрещены полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП.

7.25. Сброс вымпела для передачи донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м - 50 м;

в горной местности - 100 м.

7.26. При сбрасывании вымпелов не допускается:

производить заходы и развороты вверх по склону;

приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

производить сброс вымпела лично КВС;

выполнять маневры над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

7.27. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с технологиями, изложенным в РПП.

### **Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы**

7.28. Производство строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

не назначил представителя для руководства работами.

7.29. По решению КВС перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производится тренировочный полет и висение над объектом работ для определения рациональных направлений способа и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

7.30. Для взаимодействия летного экипажа воздушного судна с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и (или) установленная КВС визуальная сигнализация.

7.31. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2000 м.

7.32. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с

запасом топлива по усмотрению КВС, но не менее 20 минут полета.

### **Работы с целью оказания срочной медицинской помощи**

7.33. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

7.34. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи.

В этом случае КВС обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

7.35. При срочных полетах вылет воздушного судна разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

7.36. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, производится в первоочередном порядке.

7.37. В случае вынужденной посадки экипаж воздушного судна обязан принять все возможные меры по организации доставки больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

## **VIII. Обеспечение полетов**

### **Авиатопливообеспечение полетов**

8.1. Заправка воздушных судов горючими и смазочными материалами, не имеющими паспортов качества, запрещается.

8.2. Паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа воздушного судна или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой воздушного судна.

8.3. Запрещается заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту воздушного судна имеются пассажиры.

8.4. Заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) из воздушного судна во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении следующих условий:

а) на борту воздушного судна вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

б) экипаж воздушного судна, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

в) табло "Пристегнуть ремни" выключено;

г) табло "Не курить" и световые указатели аварийных выходов включены;

д) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

е) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

ж) стоянка воздушного судна и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;

з) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из воздушного судна, включая наличие трапа при одной входной двери на воздушном судне, или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

и) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

8.5. Допускается заправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо), из вертолетов при вращающихся винтах, если это не противоречит РЛЭ.

8.6. При возникновении опасной ситуации или при нарушении указанных в пункте 8.4 настоящих Правил требований заправка, дозаправка, слив топлива из воздушного судна с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке прекращаются.

### **Аварийно-спасательное обеспечение полетов**

8.7. Аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации осуществляется в целях своевременного оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие на аэродроме и в районе аэродрома.

8.7.1. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэропорта (аэродрома) в соответствии с аварийным планом аэропорта (аэродрома).

Аварийным планом аэропорта (аэродрома) должно быть предусмотрено привлечение специальных служб и координация их действий.

8.8. Экипажи воздушных судов авиационных предприятий, привлекаемые для выполнения поиска и спасания, обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны пройти соответствующую подготовку.

8.9. В зависимости от обстановки подаются следующие сигналы оповещения:

"Тревога" - в случаях, когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;

"Готовность" - в случаях, когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается 30 минут и более.

### **Медицинское обеспечение полетов**

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

8.10. Члены экипажа воздушного судна эксплуатанта, персонал органов ОВД, не прошедшие установленный для них предполетный (предсменный) медицинский осмотр в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50 <\*>, а также в случае выявленных нарушений пункта 2.5 настоящих Правил, к исполнению своих функций по управлению воздушного судна и обслуживанию воздушного движения не допускаются.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный N 3417.

8.10.1. При выполнении международных полетов с аэродрома, находящегося на территории иностранного государства, а также при выполнении авиационных работ и других полетов с аэродромов, где отсутствует медицинский работник, который имеет право проводить медицинский осмотр, а также с посадочных площадок предполетный медицинский осмотр не проводится, решение о допуске членов экипажа воздушного судна к полетам принимает КВС.

### **Аэродромное обеспечение полетов**

8.11. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома, включающего ВПП, РД, перроны и места стоянки воздушных судов, площадки специального назначения, в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

8.11.1. Главный оператор аэропорта организует предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее - брифинг).

Брифинг аэропорта производится по запросам эксплуатантов или КВС и включает в себя:

ведение документов аэронавигационной информации;

обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;

учет, контроль издания и достоверности информации, которая доводится посредством NOTAM;

получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;

предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД), через которые пролегает маршрут полета;

взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями аэропорта);

прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;

рассылка специальных сообщений, связанных с выполнением полета;

согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта.

(п. 8.11.1 введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

8.12. Подготовка аэродрома к полетам воздушных судов, контроль над его техническим состоянием, своевременный ремонт, определение значений коэффициента сцепления осуществляется главным оператором аэропорта.

8.13. Организация работ на контролируемом аэродроме, время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам воздушных судов, определяется главным оператором аэропорта и в письменной форме согласовывается с органом ОВД.

Главный оператор аэропорта определяет техническую готовность аэродрома к полетам и оперативно информирует орган ОВД о состоянии аэродрома с последующей записью переданной информации в журнал, в котором руководитель полетов ставит свою подпись об ознакомлении с представленной информацией.

Орган ОВД контролируемого аэродрома обеспечивает оперативное доведение до экипажей воздушных судов информации о состоянии аэродрома.

(п. 8.13 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

8.14. Перед временным прекращением приема и выпуска воздушных судов вызванным техническим состоянием аэродрома, проведением работ, требующих прекращения полетов, органом ОВД на основании информации, полученной от главного оператора аэропорта, в зональный центр ОрВД подается информация о времени начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам не позднее чем за два часа до начала проведения работ.

Информация о времени окончания работ является основанием для вылета воздушного судна из других аэропортов с расчетом прилета на данный аэродром не ранее указанного времени окончания работ.

8.15. При возникновении обстоятельств, делающих невозможным прием, выпуск воздушных судов, главный оператор аэродрома незамедлительно передает информацию об этом органу ОВД аэродрома для передачи в адрес органов ЕС ОрВД и экипажам прибывающих воздушных судов.

Окончательное решение о посадке принимает КВС. При этом службы обеспечения полетов принимают все возможные меры для обеспечения безопасности при посадке.

8.16. Работы на летном поле аэродрома проводятся только с разрешения руководителя

полетов и под руководством ответственного лица аэродромной службы главного оператора аэропорта за проведение работ.

При работах на ВПП каждые 15 минут осуществляется контрольная проверка радиосвязи между ответственным лицом аэродромной службы за проведение работ и соответствующим органом ОВД.

8.17. Работы на ВПП прекращаются с немедленным ее освобождением от всех средств механизации в случаях:

потери радиосвязи между органом ОВД и лицом, ответственным за указанные работы; по указанию органа ОВД.

8.18. Порядок расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме устанавливается главным оператором аэропорта в соответствии с требованиями "Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации", утвержденной Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 июля 2006 г. N 82 <\*>.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 2 октября 2006 г., регистрационный N 8343.

8.19. Спецмашины, выезжающие на летную полосу и рулежные дорожки, оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

Габаритные и проблесковые огни, установленные на аэродромных автомобилях, должны быть включены при работе техники на летном поле независимо от времени суток.

Машина ответственного за проведение работ на аэродроме лица аэродромной службы главного оператора аэропорта дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена на частоте посадки (взлета).

### **Метеорологическое обеспечение полетов**

8.20. Метеорологическое обеспечение полетов осуществляется в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов путем предоставления требуемой метеорологической информации пользователям воздушного пространства, органам, осуществляющим организацию воздушного движения.

8.21. В данных о фактической погоде, распространяемых на аэродромах, на которых магнитное склонение составляет 5° и более, направление ветра указывается от магнитного меридиана.

8.22. На аэродромах метеослужбой должно непрерывно вестись наблюдение за возникновением, развитием и окончанием явлений погоды, опасных для авиации.

8.23. По запросу экипажа воздушного судна производится контрольное измерение соответствующих метеорологических элементов.

### **Орнитологическое обеспечение полетов**

8.24. Орнитологическое обеспечение полетов включает комплекс мероприятий, направленных на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами, и включает:

орнитологическое обследование района аэродрома;

ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, и проведение мероприятий по их отпугиванию;

проведение визуальных и радиолокационных системных наблюдений для обеспечения контроля за орнитологической обстановкой;

сбор и оценку сведений о фактической орнитологической обстановке в районе аэродрома в целях определения опасности, создаваемой птицами для полетов воздушных судов;



доведение до летных экипажей воздушных судов информации об орнитологической обстановке (предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах, в районах аэродромов, на маршрутах, в районах полетов);

проведение занятий по авиационной орнитологии со специалистами ОВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов.

8.25. На аэродромах проводится учет всех случаев столкновений воздушных судов с птицами независимо от их последствий.

8.26. На аэродромах принимаются меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

### **Обеспечение авиационной безопасности**

8.27. Обеспечение авиационной безопасности включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

8.28. Эксплуатанты принимают меры авиационной безопасности в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Требования авиационной безопасности к аэропортам", утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2005 г. N 142 <\*>.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 30 сентября 2008 г., регистрационный N 12367.

8.29. В аэропортах иностранных государств представитель эксплуатанта совместно с КВС принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в соответствии с законами и правилами государства пребывания.

8.30. На аэродромах, посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, КВС организует обеспечение мер авиационной безопасности с привлечением членов экипажа воздушного судна.

### **Электросветотехническое обеспечение полетов**

8.31. Система светосигнального оборудования включается:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

Система визуальной индикации глиссады включается:

при ночных полетах за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях за 15 минут до расчетного времени прибытия воздушных судов;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

8.32. Система светосигнального оборудования выключается:

с восходом солнца;

в дневное время - при видимости более 2000 м;

при отсутствии полетов или перерыве в прилетах (вылетах) воздушных судов более 15 минут.

Система визуальной индикации глиссады выключается при перерывах в прилете воздушных судов более 15 минут.

8.33. Все оперативные переключения в системе электроснабжения аэропорта на объектах, задействованных для обеспечения полетов воздушных судов, производятся только

по согласованию с органом ОВД.

8.34. Руководителем полетов (диспетчером) днем предоставляется время для проведения ежедневного технического обслуживания электросветотехнических средств, используемых для обеспечения полетов воздушных судов, в соответствии с графиками.

8.35. Запрещается использование для обеспечения полетов воздушных судов электросветотехнических средств, на которых не выполнены или не завершены работы по техническому обслуживанию, а также проведение проверок работоспособности электросветотехнических средств на аэродромах ночью и днем в сложных метеоусловиях при нахождении на глиссаде воздушного судна.

## **IX. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов**

Глава исключена. - Приказ Минтранса России от 27.12.2012 N 453.

## ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

В настоящих Правилах употребляются термины и определения, приведенные:

а) в Воздушном кодексе Российской Федерации;

б) в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

в) в Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51;

г) следующие термины и определения:

абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH) - установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме точного захода на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) - от превышения порога ВПП. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства применяется форма "абсолютная (относительная) высота принятия решения" и сокращение "DA/H";

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

акробатический полет - не требуемые для нормального полета, преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости;

аэронавигационная информация - информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

аэронавигационные данные - изложение аэронавигационных фактических данных, концепции или инструкции в формализованном порядке, пригодном для связи, интерпретации или обработки;

аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. В настоящих правилах термин "аэродром" применяется и в отношении вертодрома или посадочной площадки, пригодных для безопасной посадки воздушного судна соответствующего вида;

барометрическая высота - атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере;

безопасная высота полета - минимально допустимая высота полета воздушных судов, гарантирующая от столкновения с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения решения задач пилотирования воздушного судна и воздушной навигации;

бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения профилактических мероприятий и расследования авиационного происшествия или инцидента; векторение - обеспечение навигационного наведения воздушного судна посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД;

вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. В настоящих Правилах термин "вертодром" применяется и в отношении аэродрома или посадочной площадки подходящих для безопасной посадки вертолетов;

вертолет - воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП (RVR) - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры;

визуальные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие условиям, установленным в пунктах 3.33.1 - 3.33.3 настоящих Правил или превышающих их;

визуальный заход на посадку - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами; (абзац введен Приказом Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

визуальное маневрирование (маневр "circle-to-land") - продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение разворотов в пределах зоны визуального маневрирования для вывода воздушного судна в посадочное положение относительно ВПП, расположение которой по отношению к траектории конечного этапа захода на посадку по приборам не позволяет выполнить посадку с прямой;

(абзац введен Приказом Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

вынужденная посадка - посадка по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

государство регистрации воздушного судна - государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, - постоянное место пребывания эксплуатанта;

день - период времени между началом утренних гражданских сумерек и концом вечерних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на  $6^\circ$  ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на  $6^\circ$  ниже горизонта;

диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе, действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД;

запасной аэродром - аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

запасной аэродром на маршруте - аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;

запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна;

зона визуального маневрирования - зона, в пределах которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих заход на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land");  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

извещение для авиационного персонала (NOTAM) - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

категории заходов по схеме точного захода на посадку и посадок:  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

Категория I (кат. I) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

Категория II (кат. II) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м;  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

Категория IIIA (кат. IIIA) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 30 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м;  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

Категория IIIB (кат. IIIB) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 15 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м;  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

Категория IIIC (кат. IIIC) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП;  
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

конечный этап захода на посадку - та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена; или

в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг);

консультативное обслуживание воздушного движения - обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования полетов воздушных судов, выполняющих полеты по ППП;

контролируемый аэродром - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения (воздушного и наземного);

контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства;

контрольная точка аэродрома (КТА) - точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

маршрут зональной навигации - маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH) - установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме неточного захода на посадку или при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land"), снижение ниже которой запрещается в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами для продолжения захода на посадку. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м ниже превышения аэродрома. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму "минимальная абсолютная (относительная) высота снижения" (MDA/H); (в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

навигация, основанная на характеристиках (PBN) - зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве;

начальный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам между начальной контрольной точкой захода на посадку и промежуточной контрольной точкой или, в соответствующих случаях, конечной контрольной точкой (или точкой) захода на посадку;

ночь - период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на  $6^\circ$  ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на  $6^\circ$  ниже горизонта;

обледенение - отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое - при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин., умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин., сильное - более 1 мм/мин.);

основной перечень минимального исправного оборудования (MMEL) - перечень, составляемый организацией, ответственной за типовую конструкцию, для конкретного типа воздушных судов, утверждаемый государством разработчиком и определяющий компоненты оборудования, неисправность одного или нескольких из которых не препятствуют началу полета. В MMEL могут оговариваться особые эксплуатационные условия, ограничения или правила;

перечень минимального исправного оборудования (MEL) - перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями;

перрон - определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

полет по ПВП - полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов;

полет по ППП - полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

полет увеличенной дальности (ETOPS) - любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской скоростью (в условиях МСА и в штилевых условиях) при одной неработающей силовой установке от

какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает 60 минут;

превышение порога ВПП - абсолютная высота порога ВПП;

превышение аэродрома - высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря.

При наличии нескольких ВПП выбирается наибольшее значение;

приборные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, ниже установленных в пунктах 3.33.1 - 3.33.3 настоящих Правил;

программа технического обслуживания - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается;

психоактивные вещества - алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители за исключением табака и кофеина;

рабочий план полета - план, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

рубеж передачи ОВД - рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движением данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому;

руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) - руководство (руководства), утвержденное государством разработчика воздушного судна и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;

руководство по производству полетов (РПП) - руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей;

сдвиг ветра - изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый - до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный - от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный - от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный - 6 м/с и более на 30 м высоты);

сменный пилот на крейсерском этапе полета - член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха КВС или второго пилота;

схема захода на посадку по приборам - серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

схема неточного захода на посадку (NPA) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для заходов по схеме точного захода на посадку и посадок; (в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

схема точного захода на посадку (PA) - схема захода на посадку по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку;

схема типа "ипподром" - схема маневрирования воздушных судов в зоне ожидания, или необходимости в потере высоты на начальном этапе захода на посадку, или вывода воздушного судна на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен;

эксплуатационные минимумы аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) - ограничения использования аэродрома для:

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

а) взлета, выражаемые в величинах дальности видимости на ВПП и (или) видимости и, при необходимости, параметрами облачности;

б) посадки при выполнении заходов по схеме точного захода на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H), соответствующих эксплуатационной категории;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

в) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H); и

г) посадки при выполнении заходов по схеме неточного захода на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

заходы по схеме точного захода на посадку и посадки - заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки. Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263)

характерная точка до посадки - точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка;

характерная точка после взлета - точка в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПРИКАЗ**

**от 12 сентября 2008 г. N 147**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ  
"ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ  
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ОТРУДНИКАМ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНЫМ ДИСПЕТЧЕРАМ)  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ"**

(в ред. Приказов Минтранса России от 15.06.2011 N 162,  
от 26.12.2011 N 331, от 27.12.2012 N 453)

В соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. I), ст. 3616) и в целях реализации стандартов Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации".

2. Установить, что настоящий Приказ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования.

Министр  
И.Е.ЛЕВИТИН

# ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНЫМ ДИСПЕТЧЕРАМ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ"

(в ред. Приказов Минтранса России от 15.06.2011 N 162,  
от 26.12.2011 N 331, от 27.12.2012 N 453)

## I. Общие положения

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" <\*> и со статьями 32, 33 и 37 Конвенции о международной гражданской авиации (открыта для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.; Международные воздушные сообщения СССР, Сборник документов, Москва, 1970, том 3) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу").

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

<\*> Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. I), ст. 3616.

1.2. Настоящие Правила определяют требования к лицам авиационного персонала, осуществляющим функции, установленные для обладателей следующих свидетельств:

частного пилота (самолет, дирижабль, вертолет);  
коммерческого пилота (самолет, дирижабль, вертолет);  
пилота многочленного экипажа (самолет);  
линейного пилота (самолет, вертолет);  
пилота планера;  
пилота свободного аэростата;  
пилота сверхлегкого воздушного судна;  
штурмана;  
бортрадиста;  
бортинженера (бортмеханика);  
летчика-наблюдателя;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 26.12.2011 N 331)

бортпроводника;  
бортоператора;  
специалиста по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники;  
сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера.

1.3. Выполнение функций члена экипажа воздушных судов, специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера гражданской авиации осуществляется лицом, удовлетворяющим требованиям настоящих Правил и имеющим действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками.

1.4. В свидетельствах, указанных в пункте 1.2 настоящих Правил, приводятся сведения, установленные в Приложении 2 к настоящим Правилам.

1.5. Для выполнения предусмотренных настоящими Правилами функций члена экипажа воздушного судна, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, к свидетельству, выданному другим государством - членом ИКАО, необходимо иметь разрешение, выдаваемое уполномоченным органом,

которое является неотъемлемой частью свидетельства.

Уполномоченный орган указывает в разрешении срок его действия, который не может превышать срока действия самого свидетельства и может ограничить разрешенные функции обладателя свидетельства.

1.6. Обладатель свидетельства не осуществляет функций, предусмотренных свидетельством и соответствующими квалификационными отметками, если он не отвечает требованиям, установленным настоящими Правилами.

1.7. В случаях, установленных настоящими Правилами, обладатель свидетельства должен иметь действующее медицинское заключение, выданное в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50 <\*>.

-----  
<\*> Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный N 3417, с изменениями, внесенными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 апреля 2003 г. N 125, зарегистрированным Минюстом России 8 июля 2003 г., регистрационный N 4879, и Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 ноября 2004 г. N 27, зарегистрированным Минюстом России 22 ноября 2004 г., регистрационный N 6129.

1.8. При ухудшении состояния здоровья обладателя свидетельства, препятствующем безопасному выполнению предусмотренных его свидетельством функций, запрещается выполнять такие функции.

1.9. Обладателям предусмотренных в настоящем Правилах свидетельств запрещается выполнять функции, предоставляемые свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества <\*>.

-----  
<\*> Пункт 3.4 Приложения N 14 к Федеральным авиационным правилам "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утвержденным Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50.

1.10. Члены летных экипажей в установленном порядке ведут записи об опыте летной эксплуатации воздушного судна.

1.11. Члены летных экипажей (пилоты, штурманы и бортрадисты), осуществляющие ведение радиотелефонной связи на борту воздушного судна при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, должны продемонстрировать владение общим и авиационным английским языком не ниже четвертого (рабочего) уровня.

Оценка уровня владения английским языком проводится в соответствии с требованиями, установленными в разделе 1.2.9 главы 1 Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу" к Конвенции о международной гражданской авиации. По результатам оценки, в случае демонстрации уровня владения английским языком не ниже четвертого, в раздел XIII свидетельства члена летного экипажа вносится запись об уровне владения английским языком с указанием срока действия:

для четвертого уровня - три года;

для пятого уровня - шесть лет;

для шестого уровня - "бессрочно".

По истечении срока действия записи об уровне владения английским языком, обладатель свидетельства проходит повторную оценку уровня владения английским языком в

порядке, установленном для первоначальной оценки.

(п. 1.11 в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

1.12. В настоящих Правилах используются термины и определения, которые приведены в Приложении N 1 к настоящим Правилам.

## **II. Общие требования к пилотам воздушных судов**

2.1. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота любого из перечисленных ниже видов воздушных судов необходимо получить свидетельство, предусмотренное настоящими Правилами:

самолет;

дирижабль объемом более 4600 м<sup>3</sup>;

свободный аэростат;

планер;

вертолет;

сверхлегкое воздушное судно с массой конструкции более 115 кг.

2.2. При выдаче свидетельства пилота в свидетельство вносятся отметка о виде воздушного судна и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки знаний, навыков (умений).

2.3. Обладатель свидетельства частного пилота, коммерческого пилота или линейного пилота для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов должен получить соответствующую квалификационную отметку о виде воздушного судна, выдаваемую при условии выполнения требований настоящих Правил, установленных для соответствующего вида воздушного судна.

2.4. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна, пилота планера или пилота свободного аэростата для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов получает новое свидетельство пилота соответствующего вида воздушного судна.

2.5. Обладатель свидетельства пилота не допускается к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота, если обладатель свидетельства не получил соответствующей отметки о классе согласно положениям пункта 2.6 настоящих Правил или отметки о типе воздушного судна в случаях, указанных в пункте 2.7 настоящих Правил.

2.6. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота на самолете, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, кроме указанных в подпункте "в" пункта 2.7 настоящих Правил случаев, обладатель свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку о классе:

а) с одним двигателем, сухопутный;

б) с одним двигателем, гидросамолет;

в) многодвигательный, сухопутный;

г) многодвигательный, гидросамолет.

Квалификационная отметка о классе воздушного судна вносится в свидетельство, если кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельству для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

2.7. Обладатель свидетельства пилота должен получить квалификационную отметку о типе воздушного судна для эксплуатации:

а) воздушного судна, в сертификате типа или в руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что для его эксплуатации требуется второй пилот;

б) вертолета, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота;

в) любого воздушного судна, когда это предусмотрено в сертификате типа на это

воздушное судно.

Если функции пилота ограничиваются только функциями второго пилота, то в квалификационной отметке о типе воздушного судна указывается это ограничение.

2.8. Обладатель квалификационной отметки о типе воздушного судна, требуемой в соответствии с подпунктом "а" пункта 2.7 настоящих Правил, должен:

а) приобрести под контролем инструктора опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или соответствующем пилотажном тренажере в следующих областях:

обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;

особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования, например, силовой установки, приборов и систем воздушного судна, его планера;

при необходимости выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;

порядок действий при потере членом экипажа работоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию;

взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;

б) продемонстрировать умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушного судна или второго пилота;

в) продемонстрировать знания, указанные в подпункте "б" пункта 6.1 настоящих Правил.

2.9. Кандидат на получение квалификационной отметки о типе воздушного судна, требуемой в соответствии с подпунктами "б" и "в" пункта 2.7 настоящих Правил, должен продемонстрировать умения и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов.

2.10. При отсутствии квалификационной отметки о типе воздушного судна, предусмотренной в пункте 2.7 настоящих Правил, владелец свидетельства для выполнения учебных и исследовательских полетов или полетов с конкретной специальной целью, не связанных с получением платы или перевозками пассажиров, получает специальное разрешение от уполномоченного органа на выполнение указанного полета (полетов).

2.11. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота при полетах по правилам полета по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, обладатель свидетельства должен иметь квалификационную отметку о праве выполнения полетов по приборам, соответствующую виду воздушного судна.

2.12. Для осуществления летного обучения обладатель свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку "пилот-инструктор" и квалификационные отметки, позволяющие выполнять функции командира воздушного судна класса/типа, на котором производится обучение.

Лицо, занимающееся обучением на пилотажном тренажере, должно иметь или имело ранее квалификационную отметку "пилот-инструктор" в свидетельстве пилота или специальное разрешение уполномоченного органа.

2.13. Обучаемому лицу или владельцу свидетельства пилота засчитывается в налет время, в течение которого он выполнял полеты самостоятельно, с инструктором на самолете с двойным управлением и в качестве командира воздушного судна, которое включается в общее время полета, необходимого для получения свидетельства пилота.

Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, но для эксплуатации которого возможно наличие второго пилота, засчитывается не более 50% полетного времени в

качестве второго пилота в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.

2.14. Время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, включающим второго пилота, засчитывается полностью в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

Время, в течение которого обладатель свидетельства второго пилота выполняет под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна (командир воздушного судна под наблюдением), засчитывается полностью в суммарном времени полета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

2.15. Не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее:

возраста 60 лет; или

возраста 65 лет, в случае выполнения полетов в экипаже с другим пилотом - старше 60 лет.

2.16. Не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

2.17. При обучении с целью получения свидетельства пилота к самостоятельным полетам обучаемое лицо допускается только под контролем или по письменному разрешению пилота-инструктора, соответствующему требованиям пункта 2.12 настоящих Правил.

2.18. При обучении с целью получения свидетельства пилота обучаемое лицо допускается к самостоятельным полетам, если оно имеет действующее медицинское заключение первого или второго класса.

2.19. Студенты и курсанты высших и средних учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов должны иметь медицинское свидетельство первого класса.

2.20. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при перевозке пассажиров только в случае, если он в предшествующие 90 дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок на воздушном судне того же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при перевозке пассажиров ночью только в случае, если в течение предыдущих 90 дней он выполнил не менее трех посадок ночью на воздушном судне того же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

2.21. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при полетах по правилам полетов по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, только если в течение последних 6 календарных месяцев:

он выполнил, как минимум, шесть заходов по приборам в фактических или имитируемых условиях полетов по приборам на воздушном судне того же вида или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида; или

прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором на воздушном судне соответствующего вида или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида, включающую выполнение схем полета и маневров, указанных в подпункте "д" пункта 7.1 настоящих Правил.

2.22. Обладатель свидетельства пилота не выполняет функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна:

на воздушном судне, сертифицированном для полетов с одним пилотом, только если он в течение предшествующих 24 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором;

на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется второй пилот, только если он в течение предшествующих 12 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует пилоту-инструктору:

а) необходимый уровень теоретических знаний и знаний воздушного законодательства Российской Федерации в области деятельности в течение не менее часа; и

б) в течение не менее часа навыки (умения) управления воздушным судном в полете или на комплексном тренажере, допущенном уполномоченным органом к эксплуатации (использованию) для подготовки авиационного персонала.

При положительных результатах указанных проверок пилот-инструктор делает соответствующую запись в летную книжку.

### **III. Требования к частному пилоту**

3.1. Обладатель свидетельства частного пилота должен:

а) быть старше 18 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций обладателя свидетельства частного пилота;

основ полета;

общих знаний конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушного судна;

принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений соответствующего вида воздушных судов и их силовых установок;

эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики, выполнения расчетов массы и центра тяжести (центровки);

практического применения взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

предполетной подготовки и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов для авиации общего назначения; подготовки и заполнения планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка донесений о местоположении; выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; порядка получения и использования метеорологической информации; измерения высоты; опасных метеорологических условий; порядка установки высотомеров;

практических аспектов аэронавигации (самолетовождения) и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

применения методов контроля факторов угроз и ошибок в эксплуатационной обстановке;

использования аэронавигационной документации; авиационных кодов и сокращений;

соответствующих мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеорологических условий, турбулентности в спутном следе от воздушного судна и других опасных для полета явлений;

для вертолетов - трансмиссии; режима "вихревого кольца", земного резонанса, срыва на отступающей лопасти, динамического опрокидывания и других опасных ситуаций;

для дирижаблей - физических характеристик и практического применения газов; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

правил ведения связи и фразеологии применительно к полетам по правилам визуальных полетов; действий при отказе связи;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, указанные в подпункте "б" пункта 3.3, подпункте "б" пункта 3.4 или подпункте "б" пункта 3.5 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

управлять воздушным судном в пределах ограничений его характеристик;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации (самолетовождения);

постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

г) иметь действующее медицинское заключение первого или второго класса.

3.2. Обладатель свидетельства частного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира или второго пилота воздушного судна соответствующего вида и типа (класса), не занятого в коммерческих воздушных перевозках. Частный пилот может осуществлять оперативное техническое обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

(в ред. Приказа Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

Для осуществления полетов ночью обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с пилотом-инструктором по выполнению полетов в ночное время, включающее взлеты, посадки и навигацию (самолетовождение).

3.3. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "самолет":

а) должен иметь налет на самолете не менее 40 ч или 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 5 ч налета на тренажере;

должен иметь не менее 10 ч самостоятельного налета на самолетах под руководством пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, при этом, по крайней мере, один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах;

должен иметь не менее 1 ч налета по приборам;

должен иметь 3 часа налета ночью, включая выполнение пяти взлетов и посадок ночью, выполняя обязанности командира воздушного судна, если предполагается осуществление функций ночью.

В общий налет может засчитываться 10% налета на других видах воздушных судов, кроме дирижабля и свободного аэростата, но суммарно не более 10 ч;

(в ред. Приказа Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

б) должен пройти летную подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угроз и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и положения центра тяжести (центровки), осмотр и обслуживание самолета;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;



полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

полеты на критически высоких воздушных скоростях;

взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосой и с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

полет только по приборам, включая выполнение разворота на  $180^\circ$  в горизонтальной плоскости;

полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств;

полет при имитации аварийной ситуации, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;

полет при имитации отказа двигателя;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил ведения радиосвязи и фразеологии.

3.4. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "вертолет":

а) должен иметь налет на вертолете не менее 40 ч или 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолета, в который засчитывается не более 5 ч налета на тренажере;

должен иметь не менее 10 ч самостоятельного налета на вертолетах под руководством пилота-инструктора, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, в который входит, как минимум, один полет по маршруту протяженностью не менее 180 км с посадками в двух различных пунктах;

должен иметь не менее 1 ч налета по приборам;

должен иметь 3 часа налета ночью, включая выполнение пяти взлетов и посадок ночью, выполняя обязанности командира воздушного судна, если предполагается осуществление функций ночью. В общий налет засчитывается 10% налета на других видах воздушных судов, кроме дирижабля, но не более 10 ч;

б) должен пройти подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угроз и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из режима вихревого кольца; действия при падении оборотов несущего винта;

маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки: в нормальных условиях, с попутным и боковым ветром, а также с площадок, имеющих уклон;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров, в том числе вне аэродрома; быстрые торможения;

полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;

полет только по приборам, включая выполнение разворота на  $180^\circ$  в горизонтальной плоскости;

полет при имитации аварийной обстановки, включая имитацию неисправностей бортового оборудования и силовой установки; заход на посадку в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; правила ведения связи и фразеологии.

3.5. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "дирижабль":

а) должен иметь налет не менее 25 ч в качестве пилота на дирижаблях, включая: не менее 3 ч учебного налета по маршруту на дирижабле с выполнением одного полета по маршруту общей протяженностью не менее 45 км;

не менее 5 взлетов и 5 посадок до полной остановки на аэродроме с выполнением перед каждой посадкой полета по установленной схеме движения в зоне аэродрома;

не менее 3 ч полета по приборам;

не менее 5 ч полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна;

б) должен пройти летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением с пилотом-инструктором, в ходе которой он получает опыт в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;

движение по аэродрому и полеты по воздушным трассам (местным воздушным линиям), правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;

методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения,

порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам;

взлеты, посадки и уход на второй круг;

техника взлета в максимальном режиме (с учетом пролета препятствий);

полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

навигация, полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств;

порядок действий в аварийной ситуации, распознавание утечек газа, включая имитацию отказов оборудования дирижабля;

правила ведения связи и фразеология.

#### **IV. Требования к обладателю свидетельства коммерческого пилота**

4.1. Обладатель свидетельства коммерческого пилота должен:

а) быть старше 18 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций обладателя свидетельства коммерческого пилота;

основ полета;

общих знаний конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушного судна;

принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений соответствующего вида воздушных судов и их силовых установок;

эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна, выполнения расчетов массы и центра

тяжести (центровки);

практического применения взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

использования и проверки исправности оборудования и систем соответствующих видов воздушных судов;

правил технического обслуживания планера, систем и силовых установок соответствующих видов воздушных судов;

для дирижаблей - физических характеристик и практического применения газов;

предполетной подготовки и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов; подготовки и заполнения планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка донесений о местоположении; выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; порядка получения и использования метеорологической информации; измерения высоты; опасных метеорологических условий; порядка установки высотомеров;

авиационной метеорологии; климатологии соответствующих районов и ее влияния на авиацию; перемещения областей низкого и высокого давления; структур атмосферных фронтов; возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия полета по маршруту, взлета и посадки;

причин, распознавания и последствий обледенения; порядка входа во фронтальную зону; обхода района с опасными метеоусловиями;

аэронавигации (самолетовождения), включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств; понимания принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работ бортового оборудования;

применения методов контроля факторов угроз и ошибок в эксплуатационной обстановке;

использования аэронавигационной информации, понимания авиационных кодов и сокращений;

соответствующих мер предосторожности и действий в аварийной обстановке;

эксплуатационных правил перевозки грузов; потенциальных рисков перевозки опасных грузов;

требований и практики инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке из него;

для дирижаблей и вертолетов - влияния грузов на внешней подвеске;

для дирижаблей - использования, ограничения и эксплуатационной надежности авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления дирижаблем и навигации; использования, точности и надежности навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавания радионавигационных средств; принципов и характеристик автономных навигационных средств и систем; работы бортового оборудования;

для вертолетов - трансмиссии; режимов вихревого кольца; земного резонанса; срыва на отступающей лопасти; динамического опрокидывания и других опасных ситуаций; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

правил ведения связи и фразеологии при полетах по правилам визуальных полетов; действий при отказе связи;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида схемы и маневры, указанные в подпункте "б" пункта 4.3, подпункте "б" пункта 4.4 или подпункте "б" пункта 4.5 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угроз и ошибок;

управлять воздушным судном в пределах ограничений его летно-технических характеристик;

плавно и точно выполнять все маневры;  
принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;  
применять знания в области аэронавигации (самолетовождения);  
постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;  
г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

4.2. Обладатель свидетельства коммерческого пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции: обладателя свидетельства частного пилота воздушного судна соответствующего вида; командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;

командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;  
второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

Для осуществления полетов ночью обладатель свидетельства проходит обучение на воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением с пилотом-инструктором по выполнению полетов в ночное время, включающее взлеты, посадки и навигацию (самолетовождение).

4.3. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "самолет":

а) должен иметь налет на самолете не менее 200 ч или 150 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 10 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

100 ч налета в качестве командира воздушного судна или, если кандидат прошел курс обучения по утвержденной программе, 70 ч в качестве командира воздушного судна;

20 ч налета, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;

10 ч налета в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч налета по приборам на тренажере;

5 ч налета ночью, если предполагается осуществление функций ночью, включая выполнение пяти взлетов и пяти посадок в качестве командира воздушного судна;

б) должен пройти летную подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и положения центра тяжести (центровки), осмотр и обслуживание самолета;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

полеты с асимметричной тягой при выдаче пилотам квалификационных отметок типа и класса самолетов с несколькими двигателями;

полеты на критически высоких воздушных скоростях;

взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты полета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов;

полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

полет при имитации аварийной ситуации, включая имитацию неисправностей бортового оборудования и силовой установки;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил ведения радиосвязи и фразеологии.

4.4. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "вертолет":

а) должен иметь налет не менее 150 ч или 100 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолета, в который засчитывается не более 10 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

35 ч налета в качестве командира воздушного судна;

10 ч налета, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;

10 ч налета, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

5 ч налета в ночное время, если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве командира воздушного судна;

б) должен пройти подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации вертолетов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

движение по аэродрому и полеты по воздушным трассам (местным воздушным линиям), правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из вихревого кольца; действия при снижении оборотов несущего винта;

маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки: в нормальных условиях, с попутным и боковым ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; использование площадок ограниченных размеров; быстрые торможения;

висение вне зоны влияния земли; по необходимости полеты с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;

основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;

полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения; правила ведения связи и фразеологии.

4.5. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "дирижабль":

а) должен иметь налет не менее 200 ч;

в указанный налет входит не менее:

50 ч налета в качестве пилота на дирижаблях;

30 ч налета на дирижаблях в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением, включая не менее:

10 ч налета, выполняя полеты по маршрутам, и

10 ч налета, выполняя полеты ночью;

40 ч налета, выполняя полеты по приборам, из которых 20 ч составляет время полетов и 10 ч - время полетов на дирижаблях;

20 ч налета летной подготовки на дирижаблях, предусмотренной в подпункте "б" пункта 4.5 настоящих Правил;

б) должен пройти летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

методы и правила выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийных условиях и используемые сигналы;

управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров;

распознавание утечки;

взлеты и посадки в нормальных условиях;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

полет по правилам полетов по приборам;

полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются;

порядок действий в аварийной ситуации, в том числе при имитации отказов бортового оборудования;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

правила ведения связи и фразеологии.

## **V. Требования к обладателю свидетельства пилота многочленного экипажа самолета**

5.1. Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа самолета должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и отвечать требованиям, указанным в подпункте "б" пункта 6.1 настоящих Правил;

в) получить опыт выполнения полетов и подготовку, продемонстрировать навыки и умения, установленные в Приложении 1 к Конвенции о международной гражданской авиации;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

5.2. Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа при условии соблюдения

требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок может осуществлять функции:

а) при условии соблюдения требований, указанных в пункте 3.3 - обладателя свидетельства частного пилота самолета;

б) пилота при полетах по правилам полетов по приборам согласно квалификационной отметке о праве полетов по приборам;

в) второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота;

г) прежде чем осуществлять функции обладателя свидетельства коммерческого пилота для выполнения полетов на самолете с одним пилотом обладатель свидетельства демонстрирует свое соответствие требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота, указанным в подпункте "б" пункта 4.1, подпункте "в" пункта 4.1 и подпункте "б" пункта 4.3 применительно к соответствующему типу самолета;

д) прежде чем осуществлять функции обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции командира воздушного судна при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам и отвечает указанным в подпункте "б" пункта 7.1 требованиям к умениям применительно к классу/типу самолета.

## **VI. Требования к линейному пилоту**

6.1. Обладатель свидетельства линейного пилота должен:

а) быть старше 21 года;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций линейного пилота; правил обслуживания воздушного движения;

основ полета;

общих характеристик и ограничений электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот;

принципов работы, правил эксплуатации и ограничений силовых установок воздушных судов; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

правил эксплуатации и ограничений соответствующих видов воздушных судов; влияния атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

использования и проверки исправности оборудования систем соответствующих воздушных судов;

пилотажных приборов; компасов; гироскопических приборов, эксплуатационных ограничений и воздействия прецессии; правил и порядка действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов;

правил технического обслуживания планеров, систем и силовых установок соответствующих воздушных судов;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; выполнения расчетов массы и центровки;

использования и практического применения параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском полете;

предполетного планирования и оперативного планирования полета по маршруту, подготовки и представления планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка установки высотомера;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов, кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерения высоты;

авиационной метеорологии; климатологии; перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

причин, распознавания и последствия обледенения; порядка входа во фронтальную зону; обхода районов с опасными метеоусловиями;

для самолетов - метеорологии на больших высотах, включая понимание и использование метеосводок, карт и прогнозов; струйных течений;

самолетовождения, включая использования аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особых навигационных требований в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;

использования, учета ограничений и эксплуатационной надежности авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления воздушным судном и навигации;

использования навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;

принципов и характеристик автономных навигационных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работы бортового оборудования;

применения методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке; правил безопасности полетов;

эксплуатационных правил грузовых перевозок и перевозок опасных грузов;

требований и практики инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;

для вертолетов - трансмиссии; режима "вихревого кольца"; земного резонанса; срыва на отступающей лопасти; динамического опрокидывания и других опасных ситуаций; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях; влияния грузов на внешней подвеске на характеристики управляемости;

правил ведения связи и фразеологии; действий при отказе связи.

Кроме того, обладатель свидетельства линейного пилота самолета отвечает требованиям, указанным в подпунктах "а" и "в" пункта 7.1 настоящих Правил;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, следующие процедуры и маневры:

предполетную подготовку, включая подготовку плана полета и представление плана полета;

обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета;

порядок действий в особых и аварийных случаях и маневры, связанные с отказами и неисправностями такого оборудования, как силовые установки, системы и планер;

порядок действий в случаях потери работоспособности членами экипажа и взаимодействие в экипаже, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа и использование контрольных карт;

для самолета - порядок действий и маневры при выполнении полетов по правилам полетов по приборам, указанные в подпункте "д" пункта 7.1 настоящих Правил, включая полеты с имитацией отказа двигателя.

Кандидат на получение свидетельства линейного пилота должен продемонстрировать способность выполнять процедуры и маневры, указанные в настоящем пункте, со степенью



компетенции, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах ограничений его летно-технических характеристик, обеспечивая успешное выполнение схемы полета или маневра;

управлять самолетом с автопилотом, работающем в режиме, соответствующем этапу полета, и знать особенности его работы в различных режимах;

точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять управление самолетом, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке;

осуществлять взаимодействие с другими членами летного экипажа и демонстрировать способность эффективно выполнять процедуры на случай потери работоспособности членами экипажа и обеспечения координации членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа, соблюдение штатных эксплуатационных процедур и использование контрольных карт;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

6.2. Обладатель свидетельства линейного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции:

обладателя свидетельства частного пилота и коммерческого пилота воздушного судна разрешенного вида;

командира воздушного судна разрешенного вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов с более чем одним пилотом.

Если обладатель свидетельства линейного пилота до этого имел только свидетельство пилота многочленного экипажа и не отвечает требованиям, установленным в подпунктах "а" и "г" пункта 5.2 настоящих Правил, то он допущен выполнять функции пилота только в составе многочленного экипажа самолета.

6.3. Кроме требований, установленных в пунктах 6.1 и 6.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "самолет":

а) должен иметь налет не менее 1500 ч в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 100 часов полета на тренажере.

В указанный налет входит:

500 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением; или 250 ч в качестве командира воздушного судна; или не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением;

75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 ч;

100 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

б) кандидат должен пройти подготовку на самолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа.

6.4. Кроме требований, установленных в пунктах 6.1 и 6.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна "вертолет":

а) должен иметь налет не менее 1000 ч в качестве пилота вертолета, в который

засчитывается не более 100 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

250 ч в качестве командира воздушного судна или не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением;

30 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

50 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

б) кандидат должен пройти подготовку на вертолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота вертолета.

## **VII. Требования, предъявляемые к обладателю свидетельства частного пилота или коммерческого пилота для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам**

7.1. Обладатель свидетельства частного пилота или коммерческого пилота для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам должен:

а) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся правил полетов по приборам, соответствующей практики и правил обслуживания воздушного движения;

использования, ограничений и пригодности к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по правилам полетов по приборам и в метеорологических условиях полета по приборам; использования и ограничения автопилота;

компасов, их ошибок из-за крена и воздействия ускорения; гироскопических приборов, их эксплуатационных ограничений и воздействия прецессии; правил и порядка действий при неисправностях различных пилотажных приборов;

предполетной подготовки и проверок, соответствующих полету по правилам полетов по приборам;

оперативного планирования полета; подготовки и представления планов полета по правилам полетов по приборам;

возможностей человека при осуществлении полетов на воздушных судах по приборам, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

авиационной метеорологии; понимания и использования карт, сводок и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

причин, распознавания и последствий обледенения двигателей и планера; правил прохода фронтальных зон; обхода опасных метеоусловий;

для вертолетов - последствия обледенения несущего винта;

практической аэронавигации (самолетовождения) с использованием радионавигационных средств;

использования навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавания радионавигационных средств;

применения методов контроля факторов угрозы и ошибок в условиях эксплуатации;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений, а также контрольных карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

мер предосторожности и правил действий в аварийной обстановке; мер безопасности, связанных с полетами по правилам полетов по приборам; критериев пролета препятствий;

правил ведения связи и фразеологии, применяемых при полетах воздушных судов по

правилам полетов по приборам; действий, предпринимаемых в случае потери связи;

б) продемонстрировать на воздушном судне способность выполнять схемы полетов и маневры, указанные в подпункте "д" пункта 7.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление воздушным судном, обеспечивая успешное выполнение маневра или плана полета;

в) продемонстрировать способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя, если предполагается осуществлять функции, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, на многодвигательных воздушных судах;

г) иметь свидетельство частного пилота или коммерческого пилота запрашиваемого вида воздушных судов;

д) иметь налет не менее:

50 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, из них не менее 10 ч на воздушных судах запрашиваемого вида;

40 ч, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из них:

10 ч на воздушных судах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, 30 ч на комплексном тренажере или не более 20 ч наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством пилота-инструктора.

Пилот-инструктор обеспечивает получение кандидатом опыта эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по правилам полетов по приборам;

предполетный осмотр, использование контрольных карт проверки перед рулением и взлетом;

порядок действий и маневры при выполнении полетов по правилам полетов по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, включая:

переход на полет по приборам после взлета;

стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;

схемы полета по маршруту по правилам полетов по приборам;

полет в зоне ожидания;

заходы на посадку по приборам;

порядок ухода на второй круг;

посадки после выполнения заходов на посадку по приборам.

Если выполнение полетов по приборам должно осуществляться на воздушном судне с несколькими двигателями, то кандидат проходит летную подготовку на таком воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением под руководством пилота-инструктора.

7.2. Обладатель свидетельства частного пилота или коммерческого пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может выполнять на воздушных судах полеты по правилам полетов по приборам.

Для выполнения полетов на многодвигательных воздушных судах обладатель свидетельства пилота должен продемонстрировать способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего типа исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя.

Пилоты, выполняющие полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов, должны иметь квалификационную отметку о праве полетов по приборам по каждому виду.

### **VIII. Требования, предъявляемые к обладателю квалификационной отметки "пилот-инструктор"**

8.1. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" должен:

а) пройти подготовку по утвержденной программе и соответствовать требованиям, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве;

б) обладать знаниями:

методики практического обучения;

по оценке успеваемости курсантов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;

процесса усвоения материала;

элементов эффективного обучения;

по оценке и проверке уровня знаний курсантов, теории обучения;

разработки программы подготовки;

планирования урока;

методики аудиторного обучения;

использования учебных средств, включая тренажеры имитации полета;

по проведению анализа и исправлению ошибок учащихся;

возможностей человека применительно к летной подготовке, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

опасности, связанной с имитацией отказов систем на воздушном судне;

в) продемонстрировать способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех типах и классах воздушных судов, по которым предусматривается осуществление функций пилота-инструктора, включая предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку;

г) пройти курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методов практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок курсантов, и уметь применять на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

8.2. Обладатель квалификационной отметки "пилот-инструктор" при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может:

контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов;

проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства частного пилота, свидетельства коммерческого пилота, свидетельства пилота многочленного экипажа, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора;

при наличии отметки "экзаменатор" проверять знания, навыки и умения, установленные настоящими Правилами, у пилотов, подготовленных другими инструкторами.

### **IX. Требования к пилоту планера**

9.1. Обладатель свидетельства пилота планера должен:

а) быть старше 16 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота планера;

правил полетов; соответствующих практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов работы систем и приборного оборудования планеров;  
эксплуатационных ограничений планеров; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;  
влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

использования и практического применения параметров стартовых, посадочных и других характеристик;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов авиации общего назначения; порядка установки высотомера; выполнения полетов в районах с интенсивным движением;

о возможностях человека применительно к пилоту планера, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

различных методов запуска (старта) и соответствующего порядка действий;

по мерам предосторожности и действиям в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

основ полета применительно к планерам;

в) иметь налет не менее 6 ч в качестве пилота планера, включая 2 ч самостоятельного полета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок;

приобрести опыт эксплуатации планеров в областях:

предполетной подготовки, включая сборку и осмотр планера;

выполнения технических приемов и правил, применяемых при использовании методов старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, действий в аварийной обстановке и использования сигналов;

выполнения полетов по схемам движения, методов и мер, применяемых для предотвращения столкновений;

управления планером с помощью внешних визуальных ориентиров;

выполнения полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавания начального и развившегося сваливания и вывода из него и из крутого снижения по спирали;

осуществления запуска, заходов на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

выполнения полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

действий в аварийной обстановке;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в подпункте "в" пункта 9.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять планером в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот планера должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

9.2. Обладатель свидетельства пилота планера при условии соблюдения требований,

указанных в пунктах 1.6 - 1.12, 2.13, 2.14, 2.17 - 2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта.

При осуществлении полетов с пассажирами на борту обладатель свидетельства пилота планера должен иметь налет не менее 10 ч.

Обладатель свидетельства может осуществлять техническое обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

## **Х. Требования к пилоту свободного аэростата**

10.1. Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата должен:

а) быть старше 16 лет;

б) обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота свободного аэростата; правил полета; практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений свободных аэростатов; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

физических характеристик и практического применения газов, используемых в свободных аэростатах;

влияния загрузки на летные характеристики; расчетов массы;

использования и практического применения параметров стартовых, посадочных и других летно-технических характеристик, включая влияние температуры;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов; порядка установки высотомера, выполнения полетов в районах с интенсивным движением;

о возможностях человека применительно к пилоту свободного аэростата, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии, правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода района опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

основ полета применительно к свободным аэростатам;

в) иметь налет не менее 16 ч в качестве пилота на свободных аэростатах, включая 8 запусков и подъемов, из которых один должен быть самостоятельным;

приобрести опыт эксплуатации свободных аэростатов в областях:

предполетной подготовки, включая сборку, оснастку, наполнение, швартовку и осмотр аэростата;

выполнения технических приемов и правил, применяемых при запуске и подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

осуществления мер предотвращения столкновений;

управления свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;

распознавания режима быстрого спуска и выход из него;

выполнения полета по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов

счисления пути;

выполнения заходов на посадку и посадки, включая порядок обращения с аэростатом на земле;

действий в аварийной обстановке.

Для выполнения полетов ночью пилот свободного аэростата должен получить под контролем пилота-инструктора опыт эксплуатации аэростатов в ночных условиях.

Для выполнения полетов с пассажирами на борту за плату обладатель свидетельства пилота свободного аэростата должен иметь налет не менее 35 ч, включая не менее 20 ч в качестве пилота свободного аэростата;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира свободного аэростата полеты и маневры, указанные в подпункте "в" пункта 10.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление свободным аэростатом, обеспечивая успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот свободного аэростата должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

10.2. Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12, 2.13, 2.14, 2.17 - 2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на свободных аэростатах, в которых используется, соответственно, горячий воздух или газ.

Прежде чем осуществлять указанные права ночью обладатель свидетельства получает под контролем пилота-инструктора опыт эксплуатации свободных аэростатов во время ночных полетов.

Обладатель свидетельства может осуществлять техническое обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

## **XI. Требования к пилоту сверхлегкого воздушного судна**

11.1. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен:

а) быть старше 16 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

практической аэродинамики соответствующего класса сверхлегкого воздушного судна, конструкции и эксплуатации сверхлегкого воздушного судна;

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна; правил полетов; практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов работы систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

использования и практического применения параметров взлетных (стартовых), посадочных и других летно-технических характеристик;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту; выполнения

полетов в районах с интенсивным движением;

возможностей человека применительно к пилоту сверхлегкого воздушного судна, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных явлений;

основ полета применительно к пилоту сверхлегкого воздушного судна;

в) иметь налет:

на сверхлегких воздушных судах, оборудованных силовой установкой, - не менее 25 ч в качестве пилота сверхлегкого воздушного судна, включая 12 ч самостоятельного налета, 5 ч - по маршруту, не менее 30 самостоятельных взлетов и посадок, из которых 6 посадок с задресселированным (выключенным) двигателем;

на сверхлегких воздушных судах без силовой установки - общий налет 12 ч, 12 полетов продолжительностью более 10 мин. каждый и 5 полетов более 30 мин. каждый, 3 полета по маршруту на дальность не менее 1,5 км;

приобрести опыт эксплуатации сверхлегких воздушных судов в областях:

предполетной подготовки, включая сборку и осмотр сверхлегкого воздушного судна;

выполнения технических приемов и правил, применяемых при используемом методе старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, порядка действий в аварийной обстановке и использования сигналов;

выполнения полетов по схемам движения, методов и мер, применяемых для предотвращения столкновений;

управления с помощью внешних визуальных ориентиров;

выполнения полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавания начального и развившегося сваливания и вывода из него, складывания крыла, если применимо, и других опасных режимов полета;

предотвращения выхода на опасные режимы полета;

взлетов, посадок в нормальных условиях, при боковом ветре, посадок с выключенным двигателем;

выполнения полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

порядка действий в аварийной обстановке;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира сверхлегкого воздушного судна полеты и маневры, указанные в подпункте "в" пункта 11.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять сверхлегким воздушным судном в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот сверхлегкого воздушного судна должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

11.2. Для выполнения функций пилот сверхлегкого воздушного судна должен получить квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна:



- с балансирующим управлением (дельтаплан, дельталет);
- с аэродинамическим управлением (автожир, вертолет, самолет);
- со смешанным управлением (парашютом).

11.3. Владелец свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12, 2.13, 2.14 и 2.17 - 2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого сверхлегкого воздушного судна, если владелец свидетельства прошел подготовку, продемонстрировал навыки на сверхлегком воздушном судне разрешенного класса. Квалификационная отметка о виде воздушного судна включает указание на разрешенный класс сверхлегкого воздушного судна.

Для выполнения полетов с водной поверхности владелец свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен иметь налет не менее 12 ч в соответствующей конфигурации сверхлегкого воздушного судна.

Владелец свидетельства может осуществлять техническое обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

11.4. Для выполнения авиационных работ владелец свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен:

- иметь общий налет не менее 80 ч в течение не менее одного года, из них налет при обучении авиационным работам не менее 20 ч, и выполнить 50 полетов с площадок вне аэродрома;

- пройти подготовку по программе, включающей получение знаний о технологии выполняемых работ, характеристиках веществ и оборудования, используемых при выполнении авиационных работ;

- выполнить полеты под руководством пилота-инструктора, включающие специальные маневры, иметь общий налет не менее 80 ч в течение не менее одного года, из них при обучении авиационным работам не менее 20 ч, и выполнить 50 полетов с площадок вне аэродрома.

11.5. Если предполагается выполнять работы по оценке летной годности, то пилот сверхлегкого воздушного судна должен иметь общий налет на сверхлегких воздушных судах не менее 200 ч, опыт полетов не менее чем на 5 сверхлегких воздушных судах различной конструкции. Отметка о праве проведения работ по оценке летной годности вносится в свидетельство.

11.6. Для получения квалификационной отметки "Пилот сверхлегкого воздушного судна - инструктор" владелец свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен иметь налет не менее 100 ч, из них в течение последних 2 лет:

- на безмоторных сверхлегких воздушных судах 40 ч;
- на обучение инструкторской работе не менее 25 ч.

## **XII. Требования к владельцу свидетельства штурмана**

12.1. Владелец свидетельства штурмана должен:

- а) быть старше 18 лет;
- б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

- законов и правил, касающихся владельца свидетельства штурмана; соответствующей практики и правил обслуживания воздушного движения;

- влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

- использования взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила полета на крейсерском режиме;

- предполетной подготовки и выполнения полета по маршруту; подготовки и

представления планов полета для целей организации воздушного движения; порядка установки высотомера;

возможностей человека применительно к штурману, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

понимания и практического применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерения высоты;

авиационной метеорологии; климатологии соответствующих районов, оказывающей влияние на авиацию; перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, влияющих на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

методов счисления пути, выполнения полетов по изобарической поверхности и правил аэронавигации; использования аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особых навигационных требований к полетам по маршрутам большой протяженности;

использования авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;

использования навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавания радионавигационных средств;

принципов, характеристик и порядка использования автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;

небесной сферы, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировки секстантов; заполнения навигационной документации;

определения единиц измерения и формул, используемых в аэронавигации;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов, сокращений и контрольных карт при взлете, полете по маршруту, снижении и заходе на посадку по приборам;

основ полета;

правил ведения связи и фразеологии;

в) иметь налет не менее 200 ч на воздушных судах, выполняющих полеты по маршруту, включая не менее 30 ч полетов ночью;

уметь определять в полете местонахождение воздушного судна и применять данную информацию для осуществления навигации воздушного судна с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства;

уметь выполнять обязанности штурмана воздушного судна, а также уметь:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

12.2. Обладатель свидетельства штурмана при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции штурмана на любом типе воздушного судна.

Для ведения радиотелефонной связи при международных полетах обладатель свидетельства штурмана должен соответствовать требованиям, указанным в пункте 1.11 настоящих Правил.

### **ХIII. Требования к обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханика)**

13.1. Обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортинженеру (бортмеханика);

основных принципов устройства силовых установок, газотурбинных и/или поршневых двигателей; характеристик топлива, топливных систем, включая регулирование подачи топлива; смазочных материалов и систем смазки; устройства форсажных камер и систем впрыска, назначения и принципов работы систем зажигания и запуска двигателей;

принципов работы, правил эксплуатации и ограничения силовых установок воздушных судов; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей;

планера, органов управления, конструкции, колесных шасси, тормозов и противоюзных устройств, ресурса по коррозии и усталости материалов; обнаружения повреждений и дефектов конструкции;

противообледенительных и водоотталкивающих систем;

систем наддува и кондиционирования воздуха, кислородных систем;

гидравлических и пневматических систем;

основ электротехники, электрических систем постоянного и переменного тока, систем электропроводки воздушных судов, металлизации и экранирования;

принципов работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связанного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;

ограничения воздушных судов;

систем пожарной сигнализации и противопожарных системы;

использования и проверки исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; расчетов массы и центровки;

использования и практического применения данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме;

возможностей человека применительно к бортинженеру (бортмеханику), включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

принципов технического обслуживания, правил поддержания летной годности, дефектации, предполетных осмотров, соблюдения мер предосторожности при заправке топливом и применения внешних источников питания; установленного оборудования и систем кабины;

порядка действий в нормальных, особых и аварийных условиях;

эксплуатационных правил грузовых перевозок и перевозок опасных грузов;

основ аэродинамики;

правил ведения связи и фразеологии;

в) иметь налет не менее 100 ч в качестве бортинженера (бортмеханика) на воздушном судне, в который может быть включен налет на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета, под контролем бортинженера (бортмеханика) не более 50 ч.

В ходе налета кандидат получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

порядок действий в нормальных условиях;

предполетные осмотры;

правила заправки топливом, регулирование расходов топлива;

проверка документов по техническому обслуживанию;  
обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;  
координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа работоспособности;

определение дефектов;

действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:

распознавание отклонений от нормы в функционировании бортовых систем;

применение особых и альтернативных (резервных) процедур;

порядок действий в аварийной обстановке:

распознавание аварийной обстановки;

применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в подпункте "в" пункта 13.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом их характеристик и ограничений воздушного судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты его работы;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

д) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

Бортинженер должен иметь профессиональное высшее образование, а бортмеханик - профессиональное среднее специальное образование.

13.2. Обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортинженера (бортмеханика) на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах "б" и "в" пункта 13.1 настоящих Правил.

Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортинженера (бортмеханика) обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

#### **XIV. Требования к обладателю свидетельства бортрадиста**

14.1. Обладатель свидетельства бортрадиста (далее - бортрадист) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в области:

правил, касающихся обладателя свидетельства бортрадиста;

правил, регулирующих эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортрадиста;

основных метеорологических элементов, явлений и связанных с ними эксплуатационных аспектов;

опасных для полетов метеорологических явлений, особых условий погоды и связанных с ними эксплуатационных аспектов;

практической работы с метеорологическими кодами и прогнозами;

радиооборудования и его эксплуатация;

электрооборудования воздушных судов и его эксплуатации;

назначений средств сбора полетной информации, решаемых ими задач, правил

эксплуатации;  
назначений аварийно-спасательного снаряжения воздушных судов, правил эксплуатации;  
правил ведения радиосвязи и фразеологии;  
телеграфной азбуки; приема на слух сигналов азбуки Морзе;  
работы на ключе;  
возможностей человека применительно к бортрадисту, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

в) иметь налет не менее 100 ч в качестве бортрадиста на воздушном судне, в который может включаться не более 50 ч налета, полученного на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета, под контролем бортрадиста. В ходе полетов кандидат должен получить опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

порядок действий в нормальных условиях:

ведение радиотелефонной и радиотелеграфной связи;

обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;

координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа

работоспособности;

выявление дефектов в авиационной технике;

действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:

распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;

применение особых и альтернативных (резервных) процедур;

порядок действий в аварийной обстановке:

распознавание аварийной обстановки;

применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортрадиста воздушного судна обязанности и правила, указанные в подпункте "в" пункта 14.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

д) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

14.2. Обладатель свидетельства бортрадиста при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортрадиста на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах "б" и "в" пункта 14.1 настоящих Правил. Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортрадиста обладатель свидетельства бортрадиста должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

## **XV. Требования к обладателю свидетельства борпроводника**

15.1. Обладатель свидетельства борпроводника (далее - борпроводник) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

правил и положений, касающихся обладателя свидетельства борпроводника; практики

и правил обслуживания пассажиров воздушных судов;  
влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;  
возможностей человека применительно к бортпроводнику, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;  
оборудования воздушных судов;  
аварийных ситуаций и выживаемости;  
организации воздушных перевозок;  
авиационной медицины и оказания первой помощи;  
в) пройти необходимую подготовку на тренажере и стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 ч;  
иметь опыт работы, полученный при выполнении функций бортпроводника под контролем бортпроводника по действиям:  
в нормальных условиях;  
в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах;  
в аварийной обстановке;  
выполнения других специальных обязанностей;  
г) продемонстрировать способность выполнять обязанности бортпроводника и правила, указанные в подпункте "в" пункта 15.1 настоящих Правил, а также:  
распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;  
использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;  
принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

выполнять обязанности члена каabinного экипажа;  
осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа;  
д) иметь действующее медицинское заключение второго класса.  
15.2. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве обладатель свидетельства бортпроводника может осуществлять функции бортпроводника на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах пункта 15.1 настоящих Правил.

Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортпроводника обладатель свидетельства бортпроводника должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

## **XVI. Требования к обладателю свидетельства бортоператора**

16.1. Обладатель свидетельства бортоператора (далее - бортоператор) должен:

- а) быть старше 18 лет;
- б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:
  - правил и положений, касающихся обладателя свидетельства; соответствующей практики и правил;
  - влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;
  - возможностей человека применительно к бортоператору, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;
  - оборудования воздушных судов;
  - аварийных ситуаций - безопасности и выживаемость;
  - организации авиационных работ и воздушных перевозок;
  - выполнения других специальных обязанностей;

- в) пройти стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 ч и, если необходимо, - подготовку на тренажере;
- иметь опыт работы, полученный при выполнении функций бортоператора под контролем обладателя свидетельства бортоператора по действиям:
  - в нормальных условиях;
  - в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах;
  - в аварийной обстановке;
  - выполнения других специальных обязанностей;
- г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортоператора обязанности и правила, указанные в подпункте "в" пункта 16.1 настоящих Правил, а также уметь:
  - распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;
  - использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;
  - принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;
  - осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа;
- д) бортоператор должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

16.2. Обладатель свидетельства бортоператора при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортоператора на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах "б" и "в" пункта 16.1 настоящих Правил.

Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортоператора обладатель свидетельства бортоператора должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

## **XVII. Требования к обладателю свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов** (в ред. Приказа Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

17.1. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен быть старше 18 лет.

17.2. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

- законов и правил, касающихся обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, включая требования к летной годности, регулирующие процесс сертификации и поддержания летной годности воздушных судов, а также методов организации и процедуры технического обслуживания воздушных судов;

- основ математики; единиц измерения; фундаментальных принципов и теоретических основ физики и химии;

- характеристик материалов и их применения при проектировании воздушных судов, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем воздушных судов; методов сборки; силовых установок и связанных с ними систем; механических, гидравлических, электрических и электронных источников питания; приборного оборудования и систем индикации воздушных судов; систем управления воздушным судном и бортовых систем навигационного и связанного оборудования;

- выполнения работ, необходимых для сохранения летной годности воздушного судна, методов и процедур капитального ремонта, текущего ремонта, проверок, замен, модификаций или устранения дефектов конструкции воздушного судна, ее компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию воздушных судов;

возможностей человека применительно к техническому обслуживанию воздушных судов.

17.3. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок "А", "В1" и "В2" должен:

понимать теоретические основы предмета;

уметь давать общее описание предмета, используя, если применимо, типовые примеры;

уметь читать и понимать документы, чертежи и схемы, описывающие предмет;

уметь применять свои знания на практике, используя детализированные процедуры;

продемонстрировать знания в запрашиваемых областях деятельности.

17.4. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационной отметки "С" должен:

знать теорию предмета и взаимные связи с другими предметами;

уметь давать детальное описание предмета, используя теоретическую основу и примеры;

понимать и использовать математические формулы, относящиеся к предмету;

уметь читать, понимать и подготавливать статьи, простые чертежи и схемы, описывающие предмет;

уметь применять свои знания на практике, используя эксплуатационную документацию;

уметь интерпретировать результаты из различных источников и измерений и применять корректирующие действия, если требуется.

17.5. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен продемонстрировать свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами.

17.6. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен демонстрировать умение читать с приемлемым уровнем понимания на языке, на котором изложена эксплуатационная и иная документация, определяющая порядок технического обслуживания и ремонта.

17.7. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен отвечать требованиям к знаниям, опыту и умению, установленным для квалификационных отметок "А", "В1", "В2" или "С".

17.8. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов:

с квалификационной отметкой "А" может выполнять функции по оперативному техническому обслуживанию и устранению простых дефектов в пределах ограничений на специфические виды работ, а также может подписывать документы о проведенных им работах, включая свидетельство о выполнении оперативного технического обслуживания;

с квалификационной отметкой "В1" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна, включая обслуживание и замену агрегатов его планера, силовой установки и элементов его систем, замену блоков электрической системы, приборного и радиоэлектронного оборудования, требующих простого тестирования для проверки их исправности, а также функции соответствующей квалификационной отметки "А", может подписывать документы о проведенных работах, включая свидетельство о выполнении оперативного технического обслуживания;

с квалификационной отметкой "В2" может выполнять функции по обслуживанию электрических систем, приборного и радиоэлектронного оборудования, а также подписывать документ о проведенных работах;

с квалификационной отметкой "С" может подписывать свидетельство о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушного судна;

с квалификационной отметкой "А1" или "В1.1" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту самолетов с газотурбинными двигателями;

с квалификационной отметкой "А2" или "В1.2" может выполнять функции по



техническому обслуживанию и ремонту самолетов с поршневыми двигателями;  
с квалификационной отметкой "А3" или "В1.3" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов с газотурбинными двигателями;  
с квалификационной отметкой "А4" или "В1.4" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов с поршневыми двигателями;  
с квалификационной отметкой "А5" или "В1.5" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту дирижаблей;  
с квалификационной отметкой "А6" или "В1.6" может выполнять функции по техническому обслуживанию и ремонту самолетов с поршневыми двигателями максимальной взлетной массой до 5700 кг, которые не задействованы в коммерческих воздушных перевозках, а также подписывать документы о выполненных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания;

с квалификационной отметкой "А7" может выполнять функции по обслуживанию сверхлегких воздушных судов, а также подписывать документы о выполненных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания.

В квалификационных отметках, указанных в подпунктах "а" - "в" пункта 17.9 настоящих Правил, указывается тип воздушного судна, в отношении которого обладатель свидетельства может осуществлять свои функции.

17.9. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов для получения квалификационных отметок по выполнению функций, указанных в пункте 17.8 настоящих Правил, должен иметь опыт:

а) для получения квалификационных отметок "А1" - "А5", "В1.2" и "В1.4":

не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии среднего (полного) образования; или

не менее двух лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии среднего профессионального образования; или

не менее одного года практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального или высшего технического образования;

б) для получения квалификационных отметок "В2", "В1.1" и "В1.3":

не менее пяти лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации; или

не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего образования; или

не менее двух лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального или высшего технического образования;

в) для получения квалификационной отметки "С" с правом подписи свидетельства о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушных судов с максимальной взлетной массой 5700 кг и выше:

не менее трех лет опыта практической работы, используя полномочия квалификационной отметки "В1.1" или "В1.3" на воздушных судах с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг; или

не менее пяти лет практического опыта работы, используя полномочия квалификационной отметки "В1.2", "В1.4" или "В2" на воздушных судах с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг; или

не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в производственных условиях, включая шесть месяцев по выполнению базового технического обслуживания (тяжелых форм технического обслуживания) при наличии высшего технического образования;

г) для получения квалификационной отметки "С" с правом подписи свидетельства о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушных судов менее

5700 кг - не менее трех лет практического опыта работы, используя полномочия квалификационной отметки "B1" или "B2";

д) для получения квалификационных отметок "A5", "A6", "A7", "B1.5" и "B1.6":

одного года практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии среднего (полного), среднего профессионального образования; или шести месяцев практического опыта работы по техническому обслуживанию и ремонту в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального или высшего технического образования.

Для квалификационных отметок "A", "B1" и "B2" опыт должен быть получен в ходе практической работы по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

Опыт работы по техническому обслуживанию воздушных судов, полученный в государственной или экспериментальной авиации, учитывается, если такая работа предполагала выполнение функций, предусмотренных пунктом 17.8 настоящих Правил, при условии, что специалист по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов имеет опыт работы по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов в гражданской авиации не менее шести месяцев в течение предшествующих 12 месяцев.

17.10. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов при выполнении своих функций:

а) должен владеть информацией по техническому обслуживанию и летной годности конкретного воздушного судна или планера, силовой установки, бортовой системы или ее элементов, бортовой электронной системы или ее элементов;

б) за предшествующие 24 месяца должен иметь не менее шести месяцев опыта по осмотру, техническому обслуживанию, технической эксплуатации или ремонту воздушного судна.

## **XVIII. Требования к сотруднику по обеспечению полетов/полетному диспетчеру**

18.1. Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера должен:

а) быть старше 21 года;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера; правил и процедур обслуживания воздушного движения; принципов работы силовых установок самолетов, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений воздушных судов и силовых установок;

перечня минимального оборудования воздушного судна;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушных судов; по расчету массы и центровки;

оперативного планирования полета; по расчету расхода топлива и продолжительности полета по топливу; процедур выбора запасного аэропорта; управления крейсерским полетом по маршруту; полетов на увеличенную дальность;

подготовки и представления планов полета для организации воздушного движения;

основных принципов систем планирования с помощью компьютеров;

возможностей человека применительно к обязанностям диспетчера;

авиационной метеорологии; перемещения областей низкого и высокого давления; структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

по применению авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации;

принципов аэронавигации, правил выполнения полета по приборам;

пользования аэронавигационной документацией;

эксплуатационных процедур перевозки обычных и опасных грузов;  
процедур, касающихся авиационных происшествий и инцидентов; правил полетов в аварийной ситуации;

процедур, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и диверсиями в отношении воздушных судов;

принципов полета, относящихся к соответствующему виду воздушного судна;

правил ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями;

в) иметь не менее двух лет опыта по исполнению функций на одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы составляет не менее одного года в любой из следующей должности:

члена летного экипажа воздушного судна, задействованного в коммерческих воздушных перевозках; или

метеоролога в организации, обеспечивающей полеты воздушных судов, задействованных в коммерческих воздушных перевозках, или

диспетчера управления воздушным движением или технического руководителя сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов воздушных судов, задействованных в коммерческих воздушных перевозках; или

иметь не менее одного года стажа работы в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов воздушных судов при осуществлении воздушных перевозок; или

пройти курс подготовки по утвержденной программе и проработать под наблюдением сотрудника по обеспечению полетов не менее 90 рабочих дней в течение 6 месяцев непосредственно перед подачей заявления;

г) уметь:

производить точные расчеты и проводить анализ погоды по ежедневным синоптическим картам и сводкам погоды; проводить инструктаж об условиях погоды в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду при осуществлении воздушных перевозок в аэропортах назначения и запасных аэропортах;

определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить планы полетов;

проводить оперативный контроль и оказывать помощь летному экипажу при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях.

18.2. Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 и 1.9 настоящих Правил, может осуществлять функции сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера в любом регионе при условии, что он обладает знаниями, необходимыми для осуществления деятельности, установленных в регионе.

## **XIX. Требования к обладателю свидетельства летчика-наблюдателя** (введено Приказом Минтранса России от 26.12.2011 N 331)

19.1. Обладатель свидетельства летчика-наблюдателя должен:

1) быть старше 18 лет;

2) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства летчика-наблюдателя; основ полета;

методов счисления пути;

использования аэронавигационных карт;

понимания авиационных метеорологических сводок, карт, прогнозов и кодов;

авиационной метеорологии, климатологии соответствующих районов, оказывающей влияние на авиацию, перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов,

возникновения и характеристик особых явлений погоды, влияющих на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

использования авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

определений и терминов, единиц измерения и формул, используемых в аэронавигации;

3) иметь действующее медицинское заключение второго класса;

4) уметь:

выполнять обязанности летчика-наблюдателя воздушного судна;

определять в полете местонахождение воздушного судна;

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

осуществлять взаимодействие с другими членами летного экипажа.

19.2. Обладатель свидетельства летчика-наблюдателя при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции летчика-наблюдателя на любых типах воздушных судов.

## ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Используемые в Правилах термины имеют следующие значения:

**Бортовое электронное оборудование.** Любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование.

**Вертолет.** Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

**Вид воздушных судов.** Классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик, например самолет, планер, вертолет, свободный аэростат.

**Возможности человека.** Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

**Время наземной тренировки по приборам.** Время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном уполномоченным органом по выдаче свидетельств.

**Время полета (налет) по приборам.** Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.

**Время полета планера.** Общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета.

**Второй пилот.** Имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна, за исключением пилота, находящегося на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.

**Дирижабль.** Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.

**Зачет.** Признание альтернативного средства или полученной ранее квалификации.

**Квалификационная отметка.** Запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

**Командир воздушного судна под наблюдением.** Второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с методикой наблюдения, приемлемой для уполномоченного органа по выдаче свидетельств.

**Коммерческая воздушная перевозка.** Воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

**Контроль ошибок.** Процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

**Контроль факторов угрозы.** Процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

**Летное мастерство.** Постоянное принятие правильных решений с использованием знаний, навыков и умений для выполнения целей полета.

**Медицинское заключение.** Документ, подтверждающий соответствие его обладателя требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.

**Налет с инструктором.** Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с пилотом-инструктором, имеющим соответствующее свидетельство.

**Планер.** Воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций

на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

**Подготовка по утвержденной программе.** Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной Федеральным агентством воздушного транспорта.

**Полетное время; время полета - вертолеты.** Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

**Полетное время; время полета - самолеты.** Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

**Полет по маршруту.** Полет из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.

**Приборное время.** Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.

**Придание силы (свидетельству).** Действие, в результате которого Российская Федерация вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим государством - членом ИКАО, в качестве равноценного его собственному свидетельству.

**Самолет.** Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

**Свободный аэростат.** Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой.

**Самостоятельный налет.** Время полета, в течение которого пилот-курсант является единственным лицом на борту воздушного судна.

**Тренажер для отработки техники пилотирования.** См. тренажерное устройство имитации полета.

**Тренажерное устройство имитации полета (тренажер).** Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

тренажер, имитирующий условия полета, который обеспечивает точное воспроизведение кабины экипажа определенного типа воздушного судна, позволяющее имитировать реальные функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем управления, обычную для членов летного экипажа обстановку и летные характеристики данного типа воздушного судна;

тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение обстановки в кабине экипажа и имитирует показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики воздушных судов определенного класса;

тренажер для основной подготовки к полетам по приборам, который оборудован соответствующими приборами и который имитирует обстановку в кабине экипажа, аналогичную обстановку во время полета воздушного судна по приборам.

**Угроза.** События или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.

**Член летного экипажа.** Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

**Сведения, указываемые в свидетельствах, выдаваемых в соответствии с настоящими Правилами**

I) название государства (оформляется полужирным шрифтом) - Российская Федерация;

II) название вида свидетельства (оформляется жирным шрифтом);

III) серийный номер свидетельства (оформляется арабскими цифрами);

IV) фамилия, имя, отчество владельца свидетельства;

IVa) дата рождения;

VI) гражданство владельца;

VII) подпись владельца;

VIII) наименование уполномоченного органа в области гражданской по выдаче свидетельств (далее - уполномоченный орган) авиации, выдавшего свидетельство, основание для выдачи свидетельства (по необходимости);

IX) слова "Владелец настоящего свидетельства может осуществлять функции, предусмотренные настоящим свидетельством, при условии выполнения владельцем свидетельства требований к авиационному персоналу";

(пп. IX введен Приказом Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

X) подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи;

XI) печать или штамп уполномоченного органа, выдавшего свидетельство;

XII) квалификационные отметки, предусмотренные настоящими Правилами;

XIII) примечания.

Подпункты I, II, IV, VI, XII, XIII дублируются на английском языке.

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПРИКАЗ N 50**  
**от 22 апреля 2002 г.**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ  
"МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЛЕТНОГО,  
ДИСПЕТЧЕРСКОГО СОСТАВА, БОРТПРОВОДНИКОВ,  
КУРСАНТОВ И КАНДИДАТОВ, ПОСТУПАЮЩИХ  
В УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ"**

(в ред. Приказов Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125, от 01.11.2004 N 27,  
с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682,  
Приказом Минтранса России от 19.09.2012 N 35)

В соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383), подпунктами 75 и 96 пункта 8 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2000 г. N 1038 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, N 3, ст. 235), а также в целях дальнейшего совершенствования медицинского обеспечения полетов, с учетом международных стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, борТПРОВОДНИКОВ, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации".

2. Признать утратившим силу Приказ Федеральной авиационной службы России от 17 февраля 1998 г. N 42 "О введении в действие Федеральных авиационных правил "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, борТПРОВОДНИКОВ, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации" (признан не нуждающимся в государственной регистрации, письмо Министерства юстиции Российской Федерации от 18 мая 1998 г. N 3263-ПК).

3. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на первого заместителя Министра А.В. Нерадько.

Министр  
С.ФРАНК



**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА МЕДИЦИНСКОЕ  
ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЛЕТНОГО, ДИСПЕТЧЕРСКОГО СОСТАВА,  
БОРТПРОВОДНИКОВ, КУРСАНТОВ И КАНДИДАТОВ, ПОСТУПАЮЩИХ В  
УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
(ФАП МО ГА-2002)**

(в ред. Приказов Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125,  
от 01.11.2004 N 27, с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ  
от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682)

**I. Общие положения**

1. Обязательному медицинскому освидетельствованию подлежат:

1) кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения;

2) студенты и курсанты высших и средних учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения (далее - курсанты);

3) члены летного экипажа: пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпании (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели;

4) специалисты, осуществляющие управление движением воздушных судов в воздухе (далее - диспетчер УВД);

5) члены кабинного экипажа: бортоператоры и бортпроводники;

6) пилоты авиации общего назначения: пилоты-любители, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, парашютисты, пилоты сверхлегких летательных аппаратов (далее - пилоты АОН).

2. По результатам медицинского освидетельствования выдается медицинское заключение (образец - приложение N 1), являющееся неотъемлемой частью свидетельства авиационного персонала.

(п. 2 в ред. Приказа Минтранса РФ от 01.11.2004 N 27)

3. Соответствие медицинских заключений международным стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации (далее - рекомендации ИКАО) и сроки их действия:

1) медицинское заключение курсанта, пилота коммерческой авиации и линейного пилота авиакомпании (самолет и вертолет), штурмана, бортинженера (бортмеханика) и бортрадиста соответствует медицинскому заключению первого класса рекомендаций ИКАО и действительно в течение срока, не превышающего 12 месяцев.

Для линейных пилотов и пилотов коммерческой авиации старше 40 лет, выполняющих полеты на воздушных судах, сертифицированных для полетов с одним пилотом, медицинское заключение действительно в течение срока, не превышающего 6 месяцев;

(пп. 1 в ред. Приказа Минтранса РФ от 01.11.2004 N 27)

2) медицинское заключение летчика-наблюдателя, пилота-любителя (самолет и вертолет), пилота свободного аэростата, пилота сверхлегких летательных аппаратов, пилота-планериста, парашютиста, бортоператора и бортпроводника соответствует медицинскому заключению второго класса рекомендаций ИКАО и действительно в течение срока, не превышающего 24 месяцев;

(пп. 2 в ред. Приказа Минтранса РФ от 01.11.2004 N 27)

3) медицинское заключение диспетчера УВД соответствует медицинскому заключению третьего класса рекомендаций ИКАО и действительно в течение срока, не превышающего 24 месяцев.

(пп. 3 в ред. Приказа Минтранса РФ от 01.11.2004 N 27)

4. Сроки действия медицинских заключений могут быть сокращены врачебно-летной экспертной комиссией гражданской авиации (далее - ВЛЭК ГА) при наличии медицинских показаний. Обоснование изменения срока действия медицинского заключения должно быть отражено в медицинском экспертном заключении.

5. Авиационному персоналу, работающему по контракту за рубежом, медицинское заключение выдается на общих основаниях.

6. Медицинское заключение авиационного персонала заполняется, подписывается, заверяется печатью и выдается председателем ВЛЭК ГА, председателем Центральной врачебно-летной экспертной комиссии гражданской авиации (далее - ЦВЛЭК ГА), председателем Центральной врачебно-летной комиссии Министерства обороны Российской Федерации и Центральной врачебно-летной экспертной комиссии (врачебно-летних экспертных комиссий) Российского авиационно-космического агентства.

(п. 6 в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

7. Авиационный персонал без медицинского заключения или с истекшим сроком действия медицинского заключения к выполнению профессиональных обязанностей не допускается <\*>.

-----  
<\*> В особых случаях (стихийное бедствие, авария и т.п.) срок действия медицинского заключения по решению председателя ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА), согласованному с начальником отдела авиационной медицины и охраны труда Управления персонала и учебных заведений гражданской авиации Минтранса России, может быть продлен не более чем на 1 месяц.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

8. При изменениях в состоянии здоровья, возникших до истечения срока действия медицинского заключения и препятствующих выполнению профессиональных обязанностей, обладатели медицинского заключения должны обратиться за медицинской помощью в лечебно-профилактическое учреждение гражданской авиации или органов здравоохранения. Вопрос о возможности возобновления профессиональных обязанностей по выздоровлении решает врач авиационного предприятия после медицинского осмотра (в случае необходимости) соответствующим врачом-специалистом ВЛЭК ГА. Допуск к полетам осуществляет врач авиационного предприятия.

## **II. Порядок медицинского освидетельствования**

9. Медицинское освидетельствование авиационного персонала для получения или возобновления медицинского заключения проводит ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА), сертифицированная в системе сертификации гражданской авиации Российской Федерации и имеющая лицензию на осуществление медицинской деятельности "Экспертиза врачебно-летная":

1) ВЛЭК ГА создается на базе медико-санитарной части (далее - МСЧ) аэропорта (авиационного предприятия) гражданской авиации приказом его руководителя по представлению главного врача МСЧ, на базе которой она организуется, и имеет состав: председатель, врачи-специалисты эксперты (терапевт, невролог, хирург, отоларинголог, офтальмолог), психолог, средний, младший медицинский и технический персонал;

2) оснащение кабинетов врачей-специалистов ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) должно соответствовать Перечню медицинской аппаратуры и инструментария ВЛЭК ГА (приложение N 2);

3) ЦВЛЭК ГА (высший орган врачебно-лётной экспертизы гражданской авиации) создается распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации и имеет состав: председатель, заместитель председателя, главные врачи-специалисты эксперты (терапевт, хирург, невролог, офтальмолог, отоларинголог, психиатр), врачи-специалисты эксперты (терапевт и невролог), врач-методист, психолог, средний, младший медицинский и технический персонал.

Положение о ЦВЛЭК ГА утверждается первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации;

4) врачи-специалисты эксперты ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) должны иметь (или в течение года пройти) подготовку по авиационной медицине в высшем государственном образовательном медицинском учебном заведении;

5) медицинское освидетельствование авиационного персонала государственной авиации "223 лётный отряд" и "224 лётный отряд", лётно-испытательных подразделений авиационных организаций Российского авиационно-космического агентства и созданных на его базе организаций авиационной промышленности и авиакомпаний для оформления или возобновления медицинского заключения (на период работы в указанных отрядах, подразделениях и авиакомпаниях) может проводиться соответственно Центральной врачебно-лётной комиссией Министерства обороны Российской Федерации и Центральной врачебно-лётной экспертной комиссией (врачебно-лётными экспертными комиссиями) Российского авиационно-космического агентства после прохождения ими процедуры сертификации в Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации. (пп. 5 введен Приказом Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

10. Задачи медицинского освидетельствования:

1) определение годности по состоянию здоровья к лётной работе, управлению воздушным движением, обучению в учебных заведениях гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД;

2) выявление ранних форм заболеваний, факторов риска и функциональных отклонений в состоянии здоровья с целью назначения оздоровительных мероприятий.

11. Порядок медицинского освидетельствования:

1) направление на очередное, при восстановлении и поступлении на лётную работу медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА лётного состава, бортоператоров, бортпроводников и диспетчеров УВД осуществляется работодателем или по личному заявлению;

2) вновь поступающие или восстанавливающиеся на лётную работу, работу по УВД, бортоператором, бортпроводником предъявляют во ВЛЭК ГА военный билет и документы о состоянии здоровья (медицинская книжка, амбулаторная карта или выписка из нее, медицинское заключение (справка) из психоневрологического и наркологического диспансеров) за период перерыва в лётной работе и работе по УВД; (в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

3) лётный состав и диспетчеры УВД, поступающие на работу в авиационные предприятия из организаций не гражданской авиации, проходят медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА для получения медицинского заключения независимо от наличия у них заключения о годности по состоянию здоровья, полученного в других медицинских учреждениях;

4) решение о необходимости внеочередного медицинского освидетельствования принимает председатель ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) по представлению врача авиационного предприятия (врача-специалиста ВЛЭК ГА);

5) лица, подлежащие медицинскому освидетельствованию, в дни обследования во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) освобождаются от любой работы, а накануне им предоставляется день отдыха. Медицинское освидетельствование проводится, как правило, за один день;

6) при тяжелом заболевании (травме) летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД и курсантов медицинское заключение ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) может быть вынесено заочно по представленным документам лечебного учреждения;

7) при медицинском освидетельствовании летного состава и диспетчеров УВД, направляемых на работу в полярные экспедиции и страны с жарким климатом (со сроком командировки более трех месяцев), летного состава, выполняющего авиационно-химические работы, ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) руководствуется Требованиями к состоянию здоровья, на основании которых определяется годность к летной работе, работе по управлению воздушным движением, работе бортпроводником, бортоператором, пилотом авиации общего назначения и обучению в учебных заведениях гражданской авиации (далее - Требования) (приложение N 3) и Медицинскими противопоказаниями к работе в полярных экспедициях, странах с жарким климатом сроком свыше трех месяцев и авиационно-химическим работам (приложение N 4);

8) медицинское обследование при медицинском освидетельствовании во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) проводится в объеме обследования в целях врачебно-летной экспертизы (приложение N 5);

9) при медицинском освидетельствовании во ВЛЭК ГА медицинское заключение о годности (негодности) выносят врачи-специалисты эксперты: терапевт, невролог, хирург, отоларинголог и офтальмолог, руководствуясь Требованиями и Пояснениями к статьям Требований к состоянию здоровья, на основании которых определяется годность к летной работе, работе по управлению воздушным движением, работе бортпроводником, бортоператором, пилотом авиации общего назначения и обучению в учебных заведениях гражданской авиации (приложение N 6);

10) стационарное медицинское обследование летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД и курсантов проводится по медицинским показаниям при отрицательной динамике в состоянии здоровья по решению председателя ВЛЭК ГА.

Кроме того, пилоты, штурманы и бортиженеры (бортмеханики) воздушных судов I и 2 класса при достижении 55-летнего возраста проходят обязательное стационарное обследование в Центральной клинической больнице гражданской авиации с последующим медицинским освидетельствованием в ЦВЛЭК ГА. При отсутствии показаний следующие два года медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) данного контингента летного состава проводится амбулаторно. Независимо от показаний их очередное стационарное обследование в Центральной клинической больнице гражданской авиации с последующим медицинским освидетельствованием ЦВЛЭК ГА проводится через два года на третий;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

11) стационарное медицинское обследование проводится, как правило, в срок до 14 дней, временная нетрудоспособность оформляется в установленном порядке;

12) медицинское заключение по результатам стационарного обследования выносит ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА);

13) в работе ВЛЭК ГА принимают участие: врач авиационного предприятия, представитель руководства предприятия (учебного заведения), службы движения, бортпроводников, состав которых проходит медицинское освидетельствование;

14) председатель ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) координирует работу членов комиссии, обеспечивает качество медицинского освидетельствования и обоснованность медицинского заключения.

12. Порядок медицинского освидетельствования кандидатов к обучению в учебных заведениях гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортиженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД:

1) к медицинскому освидетельствованию допускаются лица, годные по состоянию здоровья к военной службе (по специальности диспетчер УВД - годные к военной службе с незначительными ограничениями);

(пп. 1 в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

2) кандидаты представляют во ВЛЭК ГА медицинскую справку по форме 086/у, справки из психоневрологического и наркологического диспансеров по месту жительства, военный билет или удостоверение гражданина, подлежащего призыву на военную службу;

3) в случае, когда у кандидата к обучению одним из врачей-специалистов ВЛЭК ГА установлено заболевание (дефект), препятствующее обучению, дальнейшее обследование не проводится и выносится медицинское заключение о негодности. В случае обжалования медицинского заключения кандидат может обратиться в ЦВЛЭК ГА. В этом случае ВЛЭК ГА обязана завершить обследование у всех специалистов <\*>;

-----  
<\*> Документы при направлении в ЦВЛЭК ГА выдаются кандидату на руки под подпись в опечатанном виде.

4) кандидаты, признанные годными к обучению по состоянию здоровья, подлежат профессионально-психофизиологическому отбору, который проводится через три дня после освидетельствования во ВЛЭК ГА;

5) при несогласии с медицинским заключением ЦВЛЭК ГА освидетельствуемый может обжаловать его в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

### **III. Порядок вынесения медицинских заключений во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА)**

13. Состояние здоровья летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД, курсантов, летчиков-наблюдателей, пилотов-любителей, планеристов, пилотов свободных аэростатов, пилотов сверхлегких летательных аппаратов и парашютистов должно соответствовать Требованиям.

14. Требования к состоянию здоровья предъявляются в зависимости от категории авиационного персонала. В соответствии с этим освидетельствуются:

1) по графе I:

кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД, бортпроводников, и курсанты учебных заведений, обучающиеся этим специальностям (кроме выпускного курса);

2) по графе II:

пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпании (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры и бортмеханики. Лица, поступающие на работу бортинженером и бортмехаником, курсанты летных учебных заведений (выпускной курс);

3) по графе III:

бортрадисты, бортоператоры, бортпроводники, летчики-наблюдатели, пилоты-любители, пилоты свободных аэростатов, пилоты сверхлегких летательных аппаратов, пилоты-планеристы и парашютисты. Курсанты, обучающиеся по специальности бортпроводник (выпускной курс);

4) по графе IV:

диспетчеры УВД, курсанты выпускного курса учебных заведений по подготовке диспетчеров УВД.

15. Медицинские заключения ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА):

1) годен к обучению на пилота, штурмана, бортинженера, бортпроводника, диспетчера УВД;

2) годен к летной работе пилотом коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейным пилотом авиакомпании (самолет и вертолет), штурманом, бортинженером, бортмехаником, бортрадистом;

3) годен к работе летчиком-наблюдателем, бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД;

4) годен к полетам: пилотом-любителем, пилотом свободного

аэростата, пилотом сверхлегкого летательного аппарата, пилотом-планеристом;

5) годен к парашютным прыжкам;

6) нуждается в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием;

7) негоден к обучению на пилота, штурмана, бортинженера, бортпроводника, диспетчера УВД;

8) негоден к летной работе пилотом коммерческой авиации, линейным пилотом авиакомпании, штурманом, бортинженером, бортмехаником, бортрадистом;

9) негоден к работе летчиком-наблюдателем, бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД;

10) негоден к полетам: пилотом-любителем, пилотом-планеристом, пилотом свободного аэростата, пилотом сверхлегкого летательного аппарата;

11) негоден к парашютным прыжкам.

16. Годность к обучению на пилота, штурмана, бортинженера и бортпроводника предусматривает годность к учебно-тренировочным парашютным прыжкам.

17. При вынесении медицинского экспертного заключения по статьям Требований, предусматривающим индивидуальную оценку, авиационный персонал может быть признан годным, негодным или нуждающимся в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием во ВЛЭК ГА. При этом учитывается выраженность заболевания, степень компенсации, обратимость патологического процесса, возможность прогрессирования при продолжении летной работы и влияния заболевания на безопасность полетов, индивидуальные психофизиологические особенности и характер выполняемой работы.

18. Оформление медицинского заключения по результатам освидетельствования в медицинских документах строится по следующей схеме:

1) дата вынесения медицинского заключения и наименование ВЛЭК ГА;

2) клинические и функциональные диагнозы в соответствии со статьями Требований;

3) заключение о годности (негодности) по состоянию здоровья к работе по специальности (обучению) с указанием статьи и графы Требований, начиная с ведущей;

4) обоснование медицинского заключения при вынесении решения по статьям, предусматривающим индивидуальную оценку;

5) рекомендации ВЛЭК ГА на межкомиссионный период и группа медицинского динамического наблюдения.

#### **IV. Оформление медицинской документации во ВЛЭК ГА**

19. При медицинском освидетельствовании летного состава, диспетчеров УВД и пилотов АОН заполняется медицинская книжка (форма N 25/л), бортпроводников и бортоператоров (форма N 25/б) с фотографией, заверенной печатью ВЛЭК ГА.

20. При медицинском освидетельствовании вновь поступающих на летную работу, работу по УВД, бортпроводником и бортоператором заполняется один экземпляр медицинской карты ВЛЭК ГА с фотографией, заверенной печатью ВЛЭК ГА. Медицинские книжки этим лицам заполняются врачом авиационного предприятия при личном осмотре после зачисления их в соответствующие службы.

21. При медицинском освидетельствовании кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД, заполняется один экземпляр медицинской карты ВЛЭК ГА с фотографией кандидата, заверенной печатью ВЛЭК ГА.

22. По завершении освидетельствования медицинские карты с данными обследования (ЭКГ, аудиограмма, флюорограмма и др.) кандидатов, признанных годными к обучению, передаются в приемную комиссию, откуда направляются в учебное заведение гражданской авиации. Медицинские карты кандидатов, признанных негодными к обучению, хранятся в архиве ВЛЭК ГА три года.

23. На кандидатов из числа иностранных граждан, признанных ВЛЭК ГА негодными к обучению, составляются два экземпляра медицинской карты, которые направляются в ЦВЛЭК ГА.

24. Медицинские документы лицам, окончившим учебное заведение гражданской авиации, а также летному составу, диспетчерам УВД, бортпроводникам, бортоператорам при переводе в другие авиационные предприятия и увольнении их из организации гражданской авиации выдаются на руки в печатанном виде под роспись.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

25. Медицинские книжки хранятся в кабинете врача авиационного предприятия.

26. Ведение неутвержденной медицинской документации (в том числе амбулаторных карт) на летный состав, бортоператоров, бортпроводников, курсантов и диспетчеров УВД не допускается.

27. Перед медицинским освидетельствованием каждый претендент на получение медицинского заключения лично заполняет заявление о медицинском освидетельствовании (приложение N 7).

28. При подготовке летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД, курсантов и пилотов АОН к врачебно-летной экспертизе, при направлении на стационарное медицинское обследование, консультацию и т.п. врач авиационного предприятия после личного осмотра оформляет в медицинской книжке эпикриз. Освидетельствуемый должен быть ознакомлен с эпикризом под роспись.

29. В эпикризе должны быть отражены следующие данные:

1) наличие или отсутствие жалоб, перенесенные заболевания, в том числе с временной утратой трудоспособности, по какой группе проводилось медицинское динамическое наблюдение;

2) летная нагрузка, виды полетов, продление нормы летного времени, переучивание на новую технику, авиационные происшествия и инциденты;

3) использование очередных отпусков, санаторно-курортное лечение, организованный отдых, регулярность выходных дней и задолженность по отпускам;

4) данные о причинах отстранения от работы на предполетном (предсменном) медицинском осмотре;

5) наблюдение у специалистов и выполнение лечебно-оздоровительных мероприятий и рекомендаций ВЛЭК ГА;

6) данные личного осмотра;

7) диагноз;

8) вывод врача авиационного предприятия (аэропорта) о динамике в состоянии здоровья и об эффективности медицинского динамического наблюдения (улучшение, ухудшение, без перемен) и его рекомендации по продолжению профессиональной деятельности.

30. При направлении на ВЛЭК ГА, стационарное медицинское обследование и консультации врач авиационного предприятия выдает авиационному персоналу на руки под расписку в печатанном виде медицинские книжки за все годы работы, пленки ЭКГ за последние три года, рентгеновские снимки, данные других исследований и наблюдений.

31. При медицинском обследовании во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) результаты (лабораторные, рентгенологические, ЭКГ, ЭЭГ и другие) вносятся в соответствующие разделы медицинской книжки (медицинской карты ВЛЭК ГА). Консультации врачей-специалистов ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) и все записи в медицинскую книжку вносятся в хронологическом порядке.

32. Врачи-специалисты обязаны записывать в медицинскую документацию данные объективного обследования, диагноз и лечебно-оздоровительные рекомендации по своей специальности. Достоверность записи заверяется личной подписью врача-специалиста ВЛЭК ГА. В документах сокращение слов, кроме общепринятых символов, запрещается.

33. Результаты стационарного медицинского обследования оформляются в виде выписки из истории болезни, которая вклеивается в медицинскую книжку авиационного персонала.

34. Медицинское заключение и определение группы медицинского динамического

наблюдения выносятся на заседании ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА).

35. Проведение каждого заседания ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) оформляется в журнале протоколов (приложение N 8), подписывается председателем, всеми членами и заверяется печатью ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА). На кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД, ведется отдельный журнал протоколов (в журнале делается отметка о наименовании учебного заведения гражданской авиации).

36. После медицинского освидетельствования во ВЛЭК ГА председатель ВЛЭК ГА выдает авиационному персоналу, признанному годным к работе (обучению), медицинское заключение установленной формы.

Медицинские заключения ВЛЭК ГА подлежат утверждению в ЦВЛЭК ГА в случаях, предусмотренных приложением N 9.

37. Авиационному персоналу, признанному негодным к работе (обучению), выдается справка ВЛЭК ГА установленной формы (приложение N 10).

38. Для утверждения медицинского заключения в ЦВЛЭК ГА авиационному персоналу заполняется направление в ЦВЛЭК ГА (приложение N 11), свидетельство о болезни (приложение N 12) в двух экземплярах, которое вместе с медицинской документацией авиационного персонала направляется в ЦВЛЭК ГА в срок не позднее чем через пять дней с момента вынесения медицинского заключения.

39. ЦВЛЭК ГА обязана в течение трех дней после получения медицинской документации вынести окончательное медицинское заключение. При необходимости авиационный персонал может быть вызван на личный осмотр и обследование.

40. В отдельных случаях в разделе "Особые отметки" медицинского заключения председатель ВЛЭК ГА указывает условия действия медицинского заключения или индивидуальные особенности авиационного персонала (например: частоту сердечных сокращений (ЧСС), величину артериального давления (АД) и др.). Эти данные заверяются печатью ВЛЭК ГА.

41. В сложных экспертных случаях медицинская документация направляется на рассмотрение в ЦВЛЭК ГА. Направлять авиационный персонал на консультацию разрешается только по предварительному согласованию с председателем ЦВЛЭК ГА.

42. По результатам медицинского освидетельствования врач авиационного предприятия не позднее чем в пятидневный срок составляет заключительный акт по результатам медицинского освидетельствования летного состава, диспетчеров УВД, бортпроводников, бортоператоров и пилотов АОН (приложение N 13), который утверждается председателем ВЛЭК ГА и направляется руководителю предприятия (начальнику службы).

## **V. Организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период**

43. Наблюдение за летным составом, бортоператорами, бортпроводниками, диспетчерами УВД, курсантами и пилотами АОН в межкомиссионный период проводится врачом авиационного предприятия, в учебном заведении - отрядно-курсовым врачом, врачами-специалистами ВЛЭК ГА или, по рекомендации ВЛЭК ГА, врачами-специалистами лечебно-профилактических учреждений территориальных органов здравоохранения.

44. Лечебно-профилактические, оздоровительные мероприятия, контрольные исследования и назначения летному составу, бортоператорам, бортпроводникам, диспетчерам УВД, курсантам и пилотам АОН осуществляются в индивидуальном порядке в соответствии с рекомендациями ВЛЭК ГА на основании нормативных документов Минздрава России и Минтранса России.

45. Предполетный медицинский осмотр членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации и предсменный медицинский осмотр диспетчеров УВД перед заступлением на дежурство проводится в соответствии с Требованиями к состоянию здоровья



членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации и диспетчеров УВД на предполетном контроле и перед заступлением на дежурство (приложение N 14).

46. Медицинский осмотр у врача авиационного предприятия проводится:

1) пилотов коммерческой авиации, линейных пилотов, штурманов, бортмехаников, бортинженеров и бортрадистов - через 6 месяцев после медицинского освидетельствования, перед очередным освидетельствованием и по медицинским показаниям.

Кроме того, всем пилотам коммерческой авиации и линейным пилотам старше 40 лет проводится электрокардиографическое исследование в покое, а также другие исследования согласно рекомендациям ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА);

(пп. 1 в ред. Приказа Минтранса РФ от 01.11.2004 N 27)

2) диспетчеров УВД, бортпроводников и бортоператоров - каждые шесть месяцев и перед очередным освидетельствованием во ВЛЭК ГА, а также по медицинским показаниям;

3) пилотов АОН и других специалистов, выполняющих работы на борту воздушного судна, - через 12 месяцев после медицинского освидетельствования и перед очередным освидетельствованием во ВЛЭК ГА.

47. Медицинский осмотр курсантов учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД и бортпроводников проводится отрядно-курсовым врачом каждые шесть месяцев.

48. Профилактические прививки и противоэпидемические мероприятия летному составу, бортоператорам, бортпроводникам, диспетчерам УВД, курсантам и пилотам АОН проводятся в установленном порядке.

49. Лабораторные и функциональные исследования летному составу, бортоператорам, бортпроводникам, диспетчерам УВД, курсантам и пилотам АОН в межкомиссионный период проводятся по назначению врачей-специалистов ВЛЭК ГА или при наличии медицинских показаний; бортпроводникам проводятся исследования, регламентированные нормативными документами Минздрава России для декретированного контингента.

50. Врач авиационного предприятия проводит медицинский осмотр авиационного персонала: после выздоровления от заболевания (травмы), отпуска (наиболее продолжительной его части в случае разбивки на несколько частей), отстранения на предполетном (предсменном) медицинском осмотре, авиационных инцидентов, восстановления после перерыва в работе, выпускникам летных учебных заведений.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

51. По результатам медицинских осмотров врачом авиационного предприятия могут быть приняты следующие решения:

1) допущен к полетам, работе по УВД, работе бортпроводником и бортоператором;

2) нуждается в предоставлении внеочередного выходного дня (очередного отпуска);

3) нуждается в проведении консультации, лечении (амбулаторном, стационарном, санаторном, реабилитационно-профилактическом).

52. При подготовке летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД, курсантов и пилотов АОН к очередному медицинскому освидетельствованию врач авиационного предприятия (отрядно курсовой врач) проводит личный осмотр, оформляет эпикриз за межкомиссионный период, организует (не ранее чем за один месяц до начала медицинского освидетельствования) проведение лабораторных и инструментальных исследований.

Российская Федерация  
Государственная служба гражданской авиации Минтранса России

Серия АА N 0000000

**МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Образец

группа крови \_\_\_\_\_  
резус фактор \_\_\_\_\_

Фамилия \_\_\_\_\_  
Имя \_\_\_\_\_ Отчество \_\_\_\_\_  
Год рождения \_\_\_\_\_

наименование ВЛЭК ГА (штамп ВЛЭК ГА)

от "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_\_ г.

Согласно ФАП МО ГА-2002 "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации"

ПРИЗНАН ГОДНЫМ к \_\_\_\_\_

Медицинское заключение действительно до "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Председатель ВЛЭК ГА \_\_\_\_\_

М.П. \_\_\_\_\_  
Подпись

-----  
(линия отреза)

Медицинское заключение \_\_\_\_\_ Серия АА N 0000000

Выдано: \_\_\_\_\_  
(Ф.И.О.) \_\_\_\_\_ (должность)

Дата выдачи: "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. Роспись в получении: \_\_\_\_\_

Оборотная сторона  
Периодические медицинские осмотры

Дата осмотра	Дата медицинского осмотра	Заключение о продлении срока действия заключения (на латинском языке)	Подпись врача авиационного предприятия	Печать

Особые отметки:

Примечание. Размер бланка 11 x 8 см.

## ПЕРЕЧЕНЬ МЕДИЦИНСКОЙ АППАРАТУРЫ И ИНСТРУМЕНТАРИЯ ВЛЭК ГА

Для кабинета хирурга:

1. Ростомер;
2. Весы медицинские;
3. Спирометр;
4. Динамометр ручной;
5. Лента сантиметровая;
6. Угломер;
7. Перчатки хирургические;
8. Кушетка медицинская;
9. Негатоскоп;
10. Столик манипуляционный.

Для кабинета терапевта:

1. Сфигмоманометр (тонометр);
2. Стетофонендоскоп;
3. Секундомер;
4. Шпатели металлические или деревянные;
5. Термометры медицинские;
6. Кушетка медицинская.

Для кабинета невропатолога:

1. Сфигмоманометр (тонометр);
2. Стетофонендоскоп;
3. Секундомер;
4. Шпатели металлические;
5. Термометры медицинские;
6. Молоток для неврологических исследований;
7. Динамометр ручной;
8. Кушетка медицинская;
9. Лента сантиметровая.

Для кабинета отоларинголога:

1. Шкаф стеклянный для инструментария;
2. Столик для инструментария;
3. Лампа настольная с гибким штативом;
4. Кресло вращающееся для исследования вестибулярного анализатора;
5. Аудиометр (с бланками);
6. Рефлектор лобный;
7. Шпатели металлические для языка;
8. Воронки ушные;
9. Зеркала носовые;
10. Зеркала гортанные;

11. Зеркала носоглоточные;
12. Баллоны Полицера с оливой;
13. Зонды ушные с нарезкой;
14. Зонды глоточные;
15. Зонды аттиковые;
16. Зонды носовые пуговчатые;
17. Воронка Зигля ушная с оптической системой;
18. Камертоны (набор);
19. Секундомер;
20. Трещотка Барани (заглушитель);
21. Отоскопы;
22. Набор трахеостомический;
23. Шприцы гортанные с изогнутыми наконечниками;
24. Шприцы Жанне;
25. Шприцы медицинские;
26. Шприцы изогнутые для удаления инородных тел;
27. Щипцы ушные Гартмана;
28. Манометры ушные;
29. Пинцеты коленчатые ушные;
30. Пинцеты анатомические;
31. Канюли для промывания аттика;
32. Катетеры металлические;
33. Наборы для задней тампонады носа;
34. Зонды носовые с нарезкой;
35. Корнцанги;
36. Ножницы хирургические с одним острым концом;
37. Иглы для прокола гайморовой пазухи;
38. Порошковдуватели;
39. Банки с притертыми пробками;
40. Ручки для гортанных зеркал;
41. Штангласы с притертыми пробками для пахучих веществ;
42. Лоточки почкообразные;
43. Стерилизатор;
44. Спиртовка;
45. Биксы;
46. Кушетка медицинская.

Для кабинета офтальмолога:

1. Аппарат для освещения таблицы (Ротта);
2. Таблицы Головина-Сивцева;
3. Таблицы Рабкина полихроматические (издание 8, 9);
4. Набор стекол с пробными оправами;
5. Рефрактометр;
6. Линейки скиаскопические;
7. Офтальмоскоп простой (зеркальный) и электрический;
8. Периметр шаровой;
9. Прибор для определения бинокулярного зрения (цветотест ПБИ-1, синоптофер);
10. Прибор для исследования остроты ночного зрения и темновой адаптации;
11. Лампа настольная с гибким штативом;
12. Лампа щелевая;
13. Тонومتر Маклакова;

14. Гониоскоп;
15. Шкала Меддокса;
16. Экзофтальмометр;
17. Набор для промывания слезных путей;
18. Кампиметр;
19. Кушетка медицинская.

Для кабинета психолога:

1. Секундомер;
2. Набор бланков (тесты);
3. Аппарат "Абитуриент" (2 шт.) или персональная ЭВМ с набором программ для психологического обследования.

**ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ, НА ОСНОВАНИИ КОТОРЫХ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ГОДНОСТЬ К ЛЕТНОЙ РАБОТЕ, РАБОТЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, РАБОТЕ БОРТПРОВОДНИКОМ, БОРТОПЕРАТОРОМ, ПИЛОТОМ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ И ОБУЧЕНИЮ В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125, с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682)

Наименование болезней и физических недостатков	Категории авиационного персонала			
	Кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров. Курсанты, обучающиеся этим специальностям (кроме выпускного курса)	Пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпаний (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры, бортмеханики. Вновь поступающие на работу бортинженером, бортмехаником. Курсанты летных училищ (выпускной курс)	Бортрадисты, бортпроводники, бортоператоры, летчики-наблюдатели. Пилоты авиации общего назначения. Курсанты выпускного курса по подготовке бортпроводников	Диспетчеры УВД (руководители полетов). Курсанты выпускного курса по подготовке диспетчеров УВД
Графа	I	II	III	IV
<b>А. Психические и нервные болезни:</b>				
1. Шизофрения, аффективные психозы, паранойя	негодны	негодны	негодны	негодны
2. Психозы инфекционные, интоксикационные, реактивные; реактивные состояния (ипохондрические, депрессивные и др.); неврозы (неврастения, истерия и др.):				
2.1. При наличии нарушений психической деятельности, стойких резидуальных явлений или астенического	негодны	негодны	негодны	негодны

синдрома после лечения				
2.2. При полном восстановлении нервно-психической деятельности и легких сосудисто-вегетативных нарушениях	негодны	инд. оценка	годны	годны
3. Психические и поведенческие расстройства, вызванные употреблением психоактивных веществ. Пагубное употребление психоактивных веществ	негодны	негодны	негодны	негодны
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)				
4. Расстройства личности:				
4.1. Психопатия всех форм и другие психические расстройства непсихотического характера	негодны	негодны	негодны	негодны
4.2. Психический инфантилизм, акцентуация личности	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
5. Эпилепсия	негодны	негодны	негодны	негодны
6. Сосудистые поражения головного и спинного мозга:				
6.1. Острые нарушения мозгового кровообращения и их последствия. Хроническая сосудисто-мозговая недостаточность	негодны	негодны	негодны	негодны
6.2. Начальные поражения сосудов головного и спинного мозга	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
7. Органические заболевания центральной нервной системы различной этиологии:				
7.1. Прогрессирующего	негодны	негодны	негодны	негодны

характера или с нарушением функции				
7.2. Остаточные явления, последствия перенесенного заболевания с достаточной компенсацией нервно-психических функций	негодны	инд. оценка	годны	годны
8. Последствия черепно-мозговой травмы или травмы спинного мозга:				
8.1. При наличии выраженных нарушений нервно-психических функций, судорожного синдрома	негодны	негодны	негодны	негодны
8.2. При наличии незначительно выраженных клинических проявлений	негодны	инд. оценка	годны	годны
9. Заболевания вегетативной нервной системы:				
9.1. Пароксизмальные проявления или кризовое течение заболеваний вегетативной нервной системы, приводящее к угрозе или утрате работоспособности и отклонениям в выполнении профессиональных функций	негодны	негодны	негодны	негодны
9.2. При легких и умеренных эмоционально-вегетативных нарушениях	инд. оценка	годны	годны	годны
10. Заболевания и повреждения периферической нервной системы:				
10.1. Хронические с частыми обострениями, при наличии расстройства движения,	негодны	негодны	негодны	негодны



чувствительности, трофики и стойкого болевого синдрома				
10.2. Хронические с редкими обострениями или остаточные явления с незначительными нарушениями функций, не препятствующими выполнению профессиональных обязанностей	негодны, на дисп. - инд. оценка	годны	годны	годны
11. Синкопальные состояния (обмороки)	негодны	негодны	инд. оценка	инд. оценка
<b>Б. Внутренние болезни:</b>				
12. Хронические инфекционные и паразитарные болезни:				
12.1. Сопровождающиеся нарушением функции органов, общей астенизацией	негодны	негодны	негодны	негодны
12.2. С незначительным нарушением функции органов, при бессимптомном течении и носительстве	негодны	годны	годны	годны
13. Болезни системы крови:				
13.1. Прогрессирующего течения	негодны	негодны	негодны	негодны
13.2. Доброкачественного течения	негодны	инд. оценка	годны	годны
14. Аллергические состояния различной этиологии:				
14.1. Часто рецидивирующие	негодны	негодны	негодны	негодны
14.2. Не склонные к рецидивам	негодны	годны	годны	годны
15. Ожирение:				
15.1. II степени и выше	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка

15.2. I степени	негодны	годны	годны	годны
16. Болезни эндокринной системы:				
16.1. Выраженные формы	негодны	негодны	негодны	негодны
16.2. Легкие формы	негодны	инд. оценка	годны	годны
17. Туберкулез органов дыхания:				
17.1. Активный или с выраженными остаточными изменениями	негодны	негодны	негодны	негодны
17.2. Излеченный с умеренным или незначительным нарушением функции дыхания	негодны	годны	годны	годны
18. Болезни органов дыхания:				
18.1. Склонные к обострениям или с выраженным нарушением функции дыхания	негодны	негодны	негодны	негодны
18.2. Без нарушения функции дыхания или с незначительным его нарушением без склонности к обострению	негодны	годны	годны	годны
19. Нейроциркуляторная дистония по кардиальному типу:				
19.1. При наличии болевого или астенического синдрома, выраженных нарушениях ритма и проводимости	негодны	негодны	негодны	инд. оценка
19.2. Компенсированные формы	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны
20. Артериальная гипертензия:				
20.1. Стойкое повышение АД	негодны	негодны	негодны	негодны
20.2. Контролируемое повышение АД	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны

20.3. Транзиторное повышение АД	негодны	годны	годны	годны
21. Болезни сосудов и мышцы сердца атеросклеротического характера:				
21.1. Ишемическая болезнь сердца	негодны	негодны	негодны	негодны
21.2. Без нарушения коронарного, общего кровообращения и без выраженного расстройства ритма и проводимости	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
22. Болезни сердца не атеросклеротического происхождения:				
22.1. С признаками активности процесса, при увеличении размеров сердца, выраженных нарушениях ритма и проводимости, снижении функциональной способности, при наличии болевого синдрома	негодны	негодны	негодны	негодны
22.2. Неактивные компенсированные формы	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
23. Болезни желудка и кишечника:				
23.1. С частыми обострениями, умеренным или выраженным нарушением функции пищеварения	негодны	негодны	негодны	негодны
23.2. С редкими обострениями и при незначительном нарушении функции пищеварения	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
24. Болезни печени, желчного пузыря и поджелудочной железы:				

24.1. С частыми обострениями, с умеренным и выраженным нарушением функции пищеварения, с угрозой болевого синдрома	негодны	негодны	негодны	негодны
24.2. Без обострения и при достаточно сохранной функции пищеварения	негодны	инд. оценка	годны	годны
25. Болезни почек:				
25.1. Хронические заболевания с нарушением функции и (или) гипертензионным синдромом	негодны	негодны	негодны	негодны
25.2. Стойкая ремиссия или остаточные изменения после обострения без нарушения функции	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
26. Болезни суставов и системные заболевания соединительной ткани:				
26.1. При остром и подостром течении, признаках вовлечения в процесс внутренних органов, болевом или астеническом синдромах, необходимости приема систематической медикаментозной терапии	негодны	негодны	негодны	негодны
26.2. В стойкой ремиссии, без выраженных нарушений функции органов	негодны	инд. оценка	годны	годны
<b>В. Хирургические болезни:</b>				
27. Непропорциональное развитие тела, несоответствие физического развития возрасту	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны

28. Туберкулез и грибковые поражения (актиномикоз и др.) периферических лимфоузлов	негодны	негодны	негодны	негодны
29. Пороки развития, хронические болезни костей, суставов, хрящей, мышц и сухожилий, последствия травм и операций, рубцы после ожогов и отморожений:				
29.1. Часто обостряющиеся, прогрессирующие, сопровождающиеся нарушением функции в значительной степени, болевым синдромом, косметическим дефектом, склонностью к изъязвлению, затрудняющие выполнение профессиональных обязанностей	негодны	негодны	негодны	инд. оценка
29.2. Не прогрессирующие, с незначительным нарушением функции, без болевого синдрома, не затрудняющие выполнение профессиональных обязанностей	негодны, на диспетчеров - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
30. Опухоли злокачественные:				
30.1. При выявлении опухоли	негодны	негодны	негодны	негодны
30.2. После лечения, при наличии опухоли в анамнезе	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
31. Опухоли доброкачественные:				
31.1. Нарушающие функции органов, затрудняющие движения, ношение одежды, обуви, но не подлежащие оперативному	негодны	негодны	негодны	негодны

лечению				
31.2. Не нарушающие функцию органов, без болевого синдрома, не мешающие движению, ношению одежды, обуви	инд. оценка	годны	годны	годны
32. Пороки развития, болезни грудной клетки и диафрагмы, последствия травм и операций:				
32.1. Деформирующие грудную клетку, нарушающие функцию ее органов	негодны	негодны	негодны	негодны
32.2. Не деформирующие грудную клетку, без нарушения функции ее органов	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны
33. Пороки развития, болезни пищевода:				
33.1. Нарушающие функцию, подлежащие оперативному лечению	негодны	негодны	негодны	негодны
33.2. Не нарушающие функцию, не прогрессирующие, не требующие лечения	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны
34. Пороки развития, последствия повреждений брюшной стенки и органов брюшной полости, а также операции на них:				
34.1. Нарушающие функцию органов с угрозой болевого синдрома, рубцы со склонностью к изъязвлению	негодны	негодны	негодны	негодны
34.2. Не нарушающие функцию органов	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
35. Заболевания прямой кишки и				

параректальной клетчатки:				
35.1. Часто обостряющиеся, сопровождающиеся сужением заднепроходного отверстия с нарушением акта дефекации, недостаточностью анального жома, рецидивирующие после оперативного лечения	негодны	негодны	негодны	негодны
35.2. С редкими обострениями, не прогрессирующие, без функциональных нарушений	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
36. Пороки развития, заболевания, последствия заболеваний и повреждения сосудов, а также операций на них:				
36.1. Сопровождающиеся нарушением кровообращения, лимфообращения, трофическими расстройствами, болевым синдромом	негодны	негодны	негодны	негодны
36.2. С компенсацией крово- и лимфообращения, без болевого синдрома	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
37. Пороки развития, последствия повреждений, заболеваний мочеполовых органов и операций на них. Опухание почек. Водянка яичка и семенного канатика. Расширение вен семенного канатика:				
37.1. Сопровождающиеся нарушением функции, с болевым синдромом	негодны	негодны	негодны	негодны

37.2. Без нарушения функции и без болевого синдрома	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
38. Хронические воспалительные заболевания мочеполовых органов специфической и неспецифической этиологии:				
38.1. Фаза активного воспаления	негодны	негодны	негодны	негодны
38.2. Излеченный туберкулез мочеполовых органов, фаза стойкой ремиссии неспецифического воспаления при отсутствии нарушения функции	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
39. Мочекаменная болезнь :				
39.1. С наличием камней, с повторным камнеобразованием, повторными приступами почечной колики при отсутствии камней	негодны	негодны	негодны	негодны
39.2. После однократного отхождения камня или однократной почечной колики без отхождения камней при отсутствии нарушения функции	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
Г. Кожные и венерические болезни:				
40. Проказа, пузырчатка, лимфома кожи	негодны	негодны	негодны	негодны
41. Псориаз, псориазоподобные состояния, ихтиоз, красный плоский лишай, нейродерматозы (нейродермит, почесуха, крапивница и др.), экзема (различные				



формы), васкулиты кожи, коллагенозы (склеродермия и др.):				
41.1. Клинически выраженные, распространенные формы	негодны	негодны	негодны	негодны
41.2. Легкие формы с ограниченным распространением	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
42. Венерические болезни и СПИД:				

Приказом Минтранса России от 19.09.2012 N 350 пункт 42.1 Приложения N 3 к данному документу признан недействующим со дня вступления в законную силу Решения Верховного Суда РФ от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682 в части признания пилотов гражданской авиации (пилоты коммерческой авиации, линейные пилоты авиакомпаний, летчики-наблюдатели, пилоты авиации общего назначения) негодными к летной работе при установлении у них СПИДа и вирусносительства, за исключением случаев наличия медицинского заключения о невозможности осуществлять ими по состоянию здоровья эту профессиональную деятельность.

Пункт 42.1 признан недействующим решением Верховного Суда РФ от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682 в части признания пилотов гражданской авиации (пилоты коммерческой авиации, линейные пилоты авиакомпаний, летчики-наблюдатели, пилоты авиации общего назначения) негодными к летной работе при установлении у них СПИДа и вирусносительства.

Определением Верховного Суда РФ от 26.04.2011 N КАС11-168 мотивировочная часть решения изложена в новой редакции.

42.1. СПИД и вирусоносительство	негодны	негодны	негодны	негодны
42.2. Сифилис, хроническая гонорея и другие венерические болезни	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
Д. Женские болезни и беременность:				
43. Пороки развития, хронические заболевания женской половой сферы, эндометриоз, последствия родов и оперативных вмешательств:				
43.1. С выраженными анатомическими	негодны	негодны	негодны	негодны

дефектами, частыми обострениями, нарушающие функцию				
43.2. Не нарушающие функцию, без болевого синдрома	негодны	годны	годны	годны
44. Расстройства оварийно-менструального цикла	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
45. Беременность и послеродовый период	негодны	негодны	негодны	негодны
Е. Глазные болезни:				
46. Заболевания век и конъюнктивиты:				
46.1. Хронические с частыми обострениями, паралич мышц век	негодны	негодны	негодны	негодны
46.2. Нерезко выраженные, с редкими обострениями	негодны, на дисп., б/инж., б/пров. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны
47. Заболевания слезных органов и слезоотводящих путей:				
47.1. С нарушением слезоотведения	негодны	негодны	негодны	негодны
47.2. Без нарушения слезоотведения	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
48. Заболевания глазного яблока: воспалительного, сосудистого, дегенеративного характера, после оперативных вмешательств, травмы, новообразования:				
48.1. С нарушением функций	негодны	негодны	негодны	негодны
48.2. С достаточной сохранностью функции органа зрения	негодны, на дисп., б/пров. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
49. Глаукома	негодны	негодны	негодны	негодны

50. Нарушение цветового зрения: дихромазия,anomальная трихромазия				
50.1. Тип "А"	негодны	негодны	негодны	негодны
50.2. Тип "В"	негодны, на б/пров. – годны	инд. оценка	годны	инд. оценка
50.3. Тип "С"	негодны, на б/инж., дисп., б/пров. – годны	годны	годны	годны
51. Нарушение двигательного аппарата глаз:				
51.1. Паралитическое и содружественное косоглазие	негодны	негодны	негодны	негодны
51.2. Гетерофории со сниженными фузионными резервами	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
52. Острота зрения:	<p>Годны на пилотов и штурманов 1,0 на каждый глаз без коррекции; на бортинженеров 0,8, на диспетчеров 0,6, на бортпроводников 0,3 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 1,0; курсанты, обучающиеся на пилота и штурмана, – 0,8, бортинженера 0,6 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 1,0, на диспетчера и бортпроводника 0,3 на каждый глаз, с коррекцией 1,0</p>	<p>Пилоты годны 0,6 на каждый глаз, с коррекцией 1,0, инд. оценка 0,5 на худший глаз, с коррекцией 1,0. Штурманы, бортинженеры, бортмеханики годны 0,4 на каждый глаз, с коррекцией 1,0, инд. оценка 0,3 на худший глаз, с коррекцией 0,8. Вновь поступающие бортинженеры, бортмеханики годны 0,6 на каждый глаз, с коррекцией 1,0</p>	<p>Бортрадисты годны 0,3 на каждый глаз, с коррекцией 0,8; бортпроводники, бортоператоры, летчики-наблюдатели годны 0,1 на каждый глаз, с коррекцией 0,8; парашютисты 0,5 на каждый глаз, с коррекцией 0,8; вновь поступающие бортрадисты годны 0,5 на каждый глаз, с коррекцией 1,0, пилоты-любители, планеристы, пилоты аэростатов годны 0,5 на каждый глаз, с коррекцией 0,8</p>	<p>Годны 0,1 на каждый глаз, с коррекцией 0,8</p>
53. Рефракция	<p>Годны: на пилотов при дальнозоркости не выше 1,0 Д, близорукости 0,5 Д, астигматизме + (-) 0,5 Д, анизометрии не выше 1,0 Д</p>	<p>Годны: при дальнозоркости и близорукости не выше 3,0 Д, астигматизме + (-) 2,0 Д, анизометрии не выше 1,0 Д</p>	<p>Годны: бортрадисты, парашютисты, планеристы, пилоты-любители, пилоты аэростатов при дальнозоркости и близозоркости не выше 3,0 Д, астигматизме + (-) 2,0 Д, анизометрии не выше 1,0 Д</p>	<p>Годны: при дальнозоркости в 4,0 Д, близорукости 5,0 Д, астигматизме + (-) 2,5 Д</p>

	метропии не выше 1,0 Д. На штурманов, бортиженеров при дальнозоркости и близорукости не выше 1,0 Д, астигматизме + (-) 0,5 Д, анизометропии не выше 1,0 Д. На диспетчеров при дальнозоркости и близорукости не выше 2,0 Д, астигматизме + (-) 1,5 Д, анизометропии не выше 1,0 Д. На бортпроводников при дальнозоркости и близорукости не выше 3,0 Д, астигматизме + (-) 2,0 Д		рукости не выше 3,0 Д, астигматизме + (-) 2,0 Д, остальные при дальнозоркости не выше 4,0 Д, и близорукости 5,0 Д, астигматизме + (-) 2,5 Д	
54. Нарушение аккомодации: - пресбиопия в ст. свыше 4,0 Д	негодны	негодны	инд. оценка	инд. оценка
Ж. Болезни уха, горла, носа, полости рта и челюстей:				
55. Хронические заболевания придаточных пазух носа:				
55.1. Гнойные синуситы с полипозом или дистрофией слизистой	негодны	негодны	негодны	негодны
55.2. Хронические синуситы (катаральные, серозные, вазомоторные, аллергические, кисты гайморовых пазух)	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
56. Стойкие изменения полости носа и его придаточных пазух, полости рта, глотки, гортани, трахеи или уха после повреждений, заболеваний и оперативных вмешательств:				

56.1. Нарушающие функцию лор-органов и затрудняющие использование спецоборудования	негодны	негодны	негодны	негодны
56.2. Незначительно нарушающие функцию лор-органов и не затрудняющие использование спецоборудования	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
57. Хронический тонзиллит:				
57.1. Декомпенсированная форма	негодны	негодны	негодны	негодны
57.2. Компенсированная форма	негодны, на дисп. - инд. оценка	годны	годны	годны
58. Волчанка, туберкулез, склерома, злокачественные опухоли лор-органов в любой стадии развития	негодны	негодны	негодны	негодны
59. Дефекты речи:				
59.1. Резко выраженные: заикание, косноязычие, делающие речь малопонятной	негодны	негодны	негодны	негодны
59.2. Легко выраженные, не влияющие на разборчивость речи	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
60. Хронические болезни среднего уха:				
60.1. Хронический гнойный эптитимпанит, хронический гнойный двухсторонний мезотимпанит, односторонний и сопровождающийся полипами, грануляциями, кариесом стенок барабанной полости или выраженными признаками дистрофии слизистой оболочки	негодны	негодны	негодны	негодны

верхних дыхательных путей				
60.2. Стойкие остаточные явления перенесенного воспаления среднего уха (сухая перфорация барабанной перепонки), а также хроническое воспаление среднего уха	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	годны
61. Нарушение барофункции хотя бы одного уха или придаточных пазух носа; повышенная чувствительность к перепадам атмосферного давления:				
61.1. Стойко и резко выраженное	негодны, на дисп. - инд. оценка	негодны	негодны	годны
61.2. Нерезко выраженное	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	годны
62. Вестибулярные нарушения	негодны, на дисп. - инд. оценка	негодны	негодны	негодны
63. Понижение остроты слуха:				
63.1. Стойкая полная глухота на одно ухо; понижение слуха на оба уха при повышении порогов слуха в области восприятия речевых частот (500, 1000, 2000 Гц) от 20 до 30 дБ, на частоте 4000 Гц до 65 дБ и при восприятии шепотной речи на расстоянии до 2 м	негодны	негодны	негодны	негодны
63.2. Стойкое понижение слуха на оба уха при повышении порогов слуха в области восприятия речевых частот (500, 1000, 2000 Гц) от 10 до 20 дБ, на частоте 4000 Гц до 65 дБ и восприятии	негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка

<p>шепотной речи на расстоянии до 3 м и выше; стойкое понижение слуха на одно ухо при повышении порогов слуха в области восприятия речевых частот (500, 1000, 2000 Гц) от 20 до 30 дБ, на частоте 4000 Гц до 65 дБ, при восприятии шепотной речи на расстоянии до 2 м и при повышении порогов слуха в области речевых частот (500, 1000, 2000 Гц) до 10 дБ, на частоте 4000 Гц до 50 дБ и восприятии шепотной речи на расстоянии до 5 м на другое ухо</p>				
---	--	--	--	--

**МЕДИЦИНСКИЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К РАБОТЕ В ПОЛЯРНЫХ  
ЭКСПЕДИЦИЯХ, СТРАНАХ С ЖАРКИМ КЛИМАТОМ СРОКОМ СВЫШЕ ТРЕХ  
МЕСЯЦЕВ И АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИМ РАБОТАМ**

1. Авиационный персонал, направляемый на работу в полярные экспедиции, страны с жарким климатом на срок свыше трех месяцев, подлежит внеочередному медицинскому освидетельствованию во ВЛЭК ГА.

Статьи Требований, предусматривающие негодность:

1. Для работы в полярных экспедициях:

2.2, 4.2, 6.2, 10.2, 11, 12.2, 13.2, 14.2, 16.2, 17.2, 18.2, 25.2, 30.2, 34.2, 35.2, 36.2, 37.2, 38.2, 39.2, 41.2, 43.2, 44, 46.2, 47.2, 48.2, 52 (не ниже 0,6, с коррекцией 1,0), 55.2, 56.2, 57.2, 60.2.

2. Для работы в странах с жарким климатом:

2.2, 4.2, 6.2, 9.2, 11, 12.2, 13.2, 14.2, 16.2, 30.2, 31.2, 34.2, 37.2, 38.2, 39.2, 41.2, 43.2, 44, 55.2, 56.2, 60.2.

3. Для авиационно-технических работ (с применением ядохимикатов):

2.2, 9.2, 11, 12.2, 13.2, 14.2, 16.2, 23.2, 24.2, 25.2, 30.2, 31.2, 38.2, 39.2, 41.2, 43.2, 44, 46.2, 47.2, 48.2, 55.2, 63.2.

Примечание. По статьям Требований, предусматривающим негодность к работе с ядохимикатами, ВЛЭК ГА имеет право допускать авиационный персонал к работе с минеральными удобрениями и биопрепаратами.



## ОБЪЕМ ОБСЛЕДОВАНИЯ В ЦЕЛЯХ ВРАЧЕБНО-ЛЕТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

### 1. Терапевтическое обследование:

полость рта, зев, кожные покровы, видимые слизистые, лимфатические узлы и щитовидная железа, соответствие общего вида возрасту;

органы дыхания, кровообращения (определение функциональной способности), пищеварения и мочевыделения.

### 2. Хирургическое обследование:

антропометрия (рост, масса тела, окружность груди, спирометрия, динамометрия кистей);

общий осмотр (телосложение, развитие мускулатуры и подкожно-жирового слоя, осанка, походка);

состояние кожи, лимфатических узлов, щитовидной железы, молочных желез, периферических сосудов, костей, суставов, органов брюшной полости, наружных половых органов, области заднего прохода, пальцевое исследование прямой кишки и предстательной железы с 30 лет.

### 3. Неврологическое обследование:

внешний осмотр (кожные рубцы, атрофия, фибриллярные и фасцикулярные подергивания);

черепно-мозговые нервы;

двигательная, рефлекторная, чувствительная сферы, статика и координация;

вегетативно-нервная система (дермографизм, акроцианоз, гипергидроз, тремор, ортоклиностагическая проба);

эмоционально-психическая сфера.

4. Осмотр дерматовенеролога проводится при освидетельствовании лиц, поступающих в учебные заведения гражданской авиации.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

### 5. Осмотр гинеколога.

### 6. Обследование лор-органов:

внешний осмотр;

внутренний осмотр (эндоскопия), передняя и задняя риноскопия, отоскопия, фарингоскопия, ларингоскопия, определение носового дыхания и обоняния;

акуметрия (шепотной речью);

барофункция уха;

исследование статокINETической устойчивости (вестибулометрия) проводится методом непрерывной кумуляции ускорений Кориолиса (НКУК) в течение 3 мин. или методом прерывистой кумуляции ускорений Кориолиса (ПКУК) в течение 2 мин.: кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров, бортпроводников; летному составу и бортпроводникам;

тональная аудиометрия (проводится кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров, бортпроводников; лицам из числа наземного состава, переучивающимся на бортмехаников, бортрадистов и бортпроводников; курсантам учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров перед выпуском из училища; лицам летного состава через каждые 5 лет летной работы, по достижении возраста 40 лет - 1 раз в 2 года, а при установлении заболевания органа слуха - ежегодно).

### 7. Стоматологическое обследование:

состояние зубов, слизистой оболочки полости рта, десен; прикус, зубная формула, наличие коронок, мостов и протезов.

#### 8. Исследование органа зрения:

острота зрения;

цветовое зрение;

бинокулярное зрение;

ночное зрение и темновая адаптация;

ближайшая точка конвергенции;

ближайшая точка ясного зрения;

анатомическое состояние органа зрения;

рефракция субъективным и объективным методом исследования (скиоскопия или рефрактометрия);

внутриглазное давление (измеряется летному составу по достижении 35-летнего возраста 1 раз в 2 года, остальным освидетельствуемым - по достижении 40-летнего возраста 1 раз в 3 года, по достижении 50-летнего возраста - ежегодно).

#### 9. Психологическое обследование проводится:

кандидатам для обучения по специальности пилот, штурман, бортиженер, диспетчер УВД, признанным годными к обучению по состоянию здоровья;

летному составу и диспетчерам УВД в возрасте 50 лет, с 55 лет каждые 2 года;

летному составу при перерывах в летной работе более четырех месяцев и переучивании на новую технику;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

при выдвижении на должности командира воздушного судна, пилота-инструктора, диспетчера-инструктора, старшего диспетчера, руководителя полетов;

при направлении в полярные экспедиции и страны с жарким климатом;

диспетчерскому составу при повышении квалификационной отметки и получении допуска к УВД с большей сложностью работы;

при стационарном обследовании;

по медицинским показаниям.

Исследование психофизиологических функций проводится не ранее чем через 3 дня после введения препаратов, расширяющих зрачок.

#### 10. Лабораторные исследования:

10.1. Клинический анализ крови.

10.2. Клинический анализ мочи (в том числе реакции на билирубин, уробилиновые тела, ацетон).

10.3. Сахар крови, натощак.

10.4. Биохимические исследования крови на билирубин и его фракции, ферменты АСТ, АЛТ, ГГТП, ЩФ проводятся летному составу, выполняющему АХР с ядохимикатами.

10.5. Цитологическое исследование мазков проводится женщинам с 17 лет ежегодно.

10.6. Исследование крови на сифилис (экспресс-методом с забором крови из пальца), ВИЧ-инфекцию проводится поступающим на работу (учебу) бортпроводником, дальнейшая кратность исследований определяется территориальными органами здравоохранения.

10.7. При поступлении на работу (учебу) бортпроводников проводится обследование на гельминтозы, в том числе на энтеробиоз, бактериологический анализ на наличие возбудителей кишечной группы, а также анализ крови на брюшной тиф. Дальнейшая кратность обследования определяется в соответствии с требованиями территориальных органов здравоохранения.

(п. 10.7 в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

10.8. Скрининг-тестирование авиационного персонала на наличие метаболитов психоактивных веществ проводится как по медицинским показаниям, так и выборочно в ходе предполетного медицинского осмотра, а членов летных экипажей - сразу после полетов.

Прочие лабораторные исследования проводятся по медицинским показаниям.

(п. 10.8 в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

11. Рентгенологические исследования:

11.1. Рентгеноскопия (крупнокадровая флюорография) органов грудной клетки: поступающим в учебные заведения гражданской авиации;

летному составу, диспетчерам УВД, курсантам учебных заведений по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров - 1 раз в 2 года;

бортпроводникам и обучающимся на бортпроводника - ежегодно.

Примечание. Территориальными органами здравоохранения частота рентгенологических исследований может быть увеличена по эпидпоказаниям.

11.2. Рентгенография (крупнокадровая флюорография) придаточных пазух носа проводится кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников.

12. Электроэнцефалография проводится кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД и по медицинским показаниям.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

13. Электрокардиография в покое (12 отведений по Вильсону) проводится:

поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД, бортпроводников;

курсантам учебных заведений гражданской авиации - 1 раз в год;

летному составу - 1 раз в год, а по достижении 40-летнего возраста - 1 раз в 6 месяцев;

диспетчерам УВД, бортпроводникам, бортоператорам, бортрадистам - 1 раз в год.

14. Функциональные нагрузочные пробы:

14.1. Велоэргометрическое исследование (исследование на тредмиле) проводится:

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

пилотам, штурманам, бортинженерам (бортмеханикам) при достижении возраста 40 лет и далее через каждые два года на третий; в возрасте 50 лет и старше - ежегодно;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

пилотам-испытателям - при ежегодном медицинском освидетельствовании;

летному составу, диспетчерам УВД, направляемым в полярные экспедиции и страны с жарким климатом;

по медицинским показаниям: изменение ЭКГ в динамике, нарушения ритма и проводимости сердца, признаки кардиомиопатии, пролапс митрального клапана, комбинированные пороки сердца, артериальная гипертензия, нарушения липидного и углеводного обмена и др. факторы риска.

14.2. Барокамерное исследование на переносимость умеренной степени гипоксии (гипоксическая проба) проводится пилотам-испытателям по медицинским показаниям.

15. Летному и диспетчерскому составу дополнительно проводится при достижении возраста 40 лет и далее через каждые два года на третий:

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

биохимические исследования крови: общий белок и белковые фракции; холестерин, альфа-холестерин, триглицериды; С-реактивный белок; билирубин и его фракции; ферменты - АСТ, АЛТ, ГГТП, ЩФ, ЛДГ;

эзофагогастродуоденоскопия (ЭГДС) или рентгеноскопия желудка и 12-перстной кишки; ультразвуковые исследования внутренних органов (печени, желчного пузыря, поджелудочной железы, селезенки, почек, щитовидной и предстательной желез);

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

ректороманоскопия.

16. Прочие исследования проводятся при наличии медицинских показаний.

Приложение N 6

к ФАП МО ГА-2002

**ПОЯСНЕНИЯ К СТАТЬЯМ ТРЕБОВАНИЙ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ,  
НА ОСНОВАНИИ КОТОРЫХ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ  
ГОДНОСТЬ К ЛЕТНОЙ РАБОТЕ, РАБОТЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ  
ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, РАБОТЕ БОРТПРОВОДНИКОМ,  
БОРТОПЕРАТОРОМ, ПИЛОТОМ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ  
И ОБУЧЕНИЮ В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

Требования разработаны с учетом характера заболеваний, особенностей течения, степени функциональных нарушений и влияния заболеваний на профессиональную работоспособность. Требования дают основу для вынесения медицинского заключения о степени годности авиационного персонала к работе (обучению) и учитывают возможность применения в каждом конкретном случае принципа индивидуального подхода.

**Психические и нервные болезни**

Наблюдение за психическим состоянием лиц летного, диспетчерского, курсантского состава и борТПпроводников осуществляется авиационным врачом авиапредприятия (отрядно-курсовыми), психологами и невропатологами ВЛЭК ГА.

При выявлении психических нарушений, подозрении на психическое заболевание данные лица отстраняются от полетов (дежурств, занятий) и направляются на консультацию к психиатру.

При наличии показаний авиационные специалисты направляются психиатром на специализированное психиатрическое обследование и лечение с последующим освидетельствованием.

Статья 1. Медицинское заключение при шизофрении, паранойе, аффективных психозах (маниакально-депрессивный психоз, циклотимия и др.) выносится только после стационарного обследования в специализированном учреждении. Лица с данными заболеваниями восстановлению не подлежат независимо от течения, формы, срока заболевания, длительности ремиссии и снятия с диспансерного учета.

Статья 2. Статья объединяет группу инфекционных, интоксикационных психозов (за исключением алкогольных), а также функциональных реактивных психозов, неврозов (неврастения, психастения, невроз навязчивых состояний), возникающих в ответ на психотравмирующую ситуацию (семейно-бытовую, производственную и др.) или острую психогенную травму; суицидальные попытки.

Лица, перенесшие острые психозы, неврозы, признаются негодными к работе по пункту 2.1. Вопрос о восстановлении на работу может быть рассмотрен не ранее чем через 2 года после стационарного обследования в специализированном учреждении. Длительная компенсация нервно-психической деятельности может служить основанием для рассмотрения вопроса о восстановлении на работу по специальности с учетом характера психического состояния в период психоза (невроза), его особенностей, структуры, глубины и течения.

Суицидальные попытки относятся к пункту 2.1. При проведении обследования и изучении обстоятельств, послуживших причиной суицидальной попытки, врач обязан опросить очевидцев, уточнить личный и семейный анамнез, повод и мотивы аутоагрессивных действий. Консультация психиатра обязательна. Лица с суицидальной попыткой в анамнезе восстановлению не подлежат.

Пункт 2.2 применяется при астеническом состоянии или неврастеническом синдроме, ситуационно обусловленном. Повторное освидетельствование проводится через 4 - 6 месяцев при положительных результатах наблюдения, клинического и психологического обследования и хорошей переносимости нагрузочных проб.

Лица, перенесшие кратковременные психические соматогеннообусловленные

расстройства, после выздоровления от основного заболевания и при полной компенсации нервно-психических функций без применения поддерживающей терапии могут быть признаны годными к летной работе (работе по УВД) по пункту 2.2.

Статья 3. Лица, страдающие алкоголизмом (психические и поведенческие расстройства, вызванные употреблением алкоголя), перенесшие острое (подострое) психотическое расстройство (делирий, галлюциноз, бред ревности, паранойя и др.), признаются негодными к работе по всем графам Требований.

Для решения вопроса о выдаче медицинского заключения лицам, страдающим бытовым пьянством (пагубное употребление алкоголя), перенесшим острую алкогольную интоксикацию, проводится углубленное медицинское обследование в стационарных условиях. После проведения лечебно-оздоровительных мероприятий в течение 2 - 3 месяцев и при положительных результатах наблюдения, клинико-лабораторного и психологического медицинского обследования, а также положительной служебной характеристике и благоприятном прогнозе-заключении нарколога они могут быть признаны ВЛЭК ГА годными к профессиональной деятельности.

Лица с установленными в наркологическом стационаре диагнозами "Психические расстройства и расстройства поведения, вызванные употреблением: алкоголя, опиоидов, каннабиоидов, седативных средств, гипнотических препаратов, кокаина, других стимулирующих средств, галлюциногенов и летучих растворителей, кроме табака и кофеина (далее - психоактивные вещества)" признаются негодными к работе по всем графам Требований. В тех случаях, когда при проведении скрининг-тестирования (по показаниям или выборочно) на наличие психоактивных веществ (их метаболитов) в биологических средах (моча, кровь и др.) обнаруживается положительный результат, освидетельствуемый в установленном порядке должен быть направлен на экспертизу в специализированный наркологический кабинет.

При однократном выявлении признаков наркотического опьянения каннабиоидами или установлении факта их употребления авиационный персонал отстраняется от работы и в течение трех месяцев проводятся лечебно-оздоровительные мероприятия. Контроль нарколога и невропатолога осуществляется ежемесячно с обязательным медицинским обследованием на наличие метаболитов наркотических веществ в моче. При положительных результатах наблюдения и положительной служебной характеристике авиационный персонал может быть признан ВЛЭК ГА годным к профессиональной деятельности.

При однократном установлении факта употребления авиационным персоналом опиатов, галлюциногенов, стимуляторов, кокаина или выявления признаков наркотического опьянения указанными веществами ВЛЭК ГА выносится решение об отстранении от работы и проведении лечебно-оздоровительных мероприятий в течение шести месяцев. В исключительных случаях при полной компенсации нервно-психических функций возможен допуск к профессиональной деятельности после стационарного медицинского освидетельствования ВЛЭК ГА и заключения нарколога, но не ранее чем через шесть месяцев после установления факта употребления опиатов, галлюциногенов, стимуляторов, кокаина или выявления признаков наркотического опьянения.

При повторном установлении факта употребления (состояния одурманивания) психоактивных веществ выносится медицинское заключение о негодности к работе по всем графам Требований.

Зависимость (злоупотребление) авиационного персонала от психоактивных веществ, в том числе в анамнезе, является противопоказанием к работе и обучению по всем графам Требований.

(статья 3 в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

Статья 4. Статья включает социопатические расстройства личности от психопатии до дисгармонического психического инфантилизма, акцентуации личности.

Несоблюдение правил поведения, установленных обществом (постоянные конфликты, алкоголизация, правонарушения и пр.), которые выявляются из семейного и личного анамнеза,

являются главными признаками социопатических расстройств.

Диагноз и медицинское заключение выносятся после стационарного обследования в психиатрическом учреждении.

К п. 4.1 относятся психопатия (независимо от формы и выраженности) и расстройства личности непсихотического характера (паранойального, аффективного, шизоидного, возбуждаемого и др. типов).

Пункт 4.2 применяется к лицам, обнаруживающим психический инфантилизм, акцентуацию характера, профессионально неблагоприятные психологические отклонения личности.

Отдельные, невыраженные признаки инфантилизма, акцентуации личности при хорошей социальной и профессиональной компенсации нервно-психической деятельности не являются основанием для отрицательного экспертного заключения.

Появление неадекватных поведенческих реакций, ранее не отмечаемых у авиационного персонала, является основанием для консультации психолога и психиатра. При отсутствии диагноза статья не применяется. При выявлении психологом отклонений в индивидуально-психологических особенностях личности проводится стационарное обследование в неврологическом стационаре. По показаниям назначается консультация психиатра.

При сочетании стойких, выраженных личностных отклонений с отрицательными данными медицинского наблюдения выносятся заключение о негодности.

При незначительных отклонениях заключение о годности выносится с учетом профессиональных качеств: стажа, опыта работы, качества выполняемой работы и т.п.

Статья 5. Статья включает эпилепсию с любыми формами клинического проявления, в том числе с однократным припадком.

Лица с подозрением на эпилепсию направляются на стационарное обследование в неврологическое отделение. При направлении необходимо составить акт с описанием особенностей припадка за подписью очевидцев, заверенный медицинским работником. Диагноз выносится после полного неврологического обследования, ЭЭГ и консультации психиатра. Эпилептоидная активность на ЭЭГ подтверждает диагноз эпилепсии, а ее отсутствие не исключает диагноза.

К статье относятся однократные эпилептиформные припадки неуточненной этиологии. При симптоматической эпилепсии медицинская оценка зависит от основного заболевания. При обследовании необходимо исключить: объемный процесс головного мозга, сосудистые нарушения, экзогенные интоксикации, глистную инвазию и др.

Лица с впервые выявленной пароксизмальной активностью на ЭЭГ подлежат обследованию в неврологическом отделении. Лица с впервые выявленной эпилептоидной активностью на ЭЭГ (типа "пик - медленная волна") при отсутствии других признаков эпилепсии или органического заболевания центральной нервной системы подлежат обследованию в неврологическом отделении Центральной клинической больницы гражданской авиации. Стабильность указанных изменений на ЭЭГ (в течение 3 - 6 месяцев) является основанием для признания негодным после повторного стационарного обследования.

При выявлении пароксизмальной, эпилептоидной активности и значительно выраженных изменений на ЭЭГ у кандидатов, поступающих в летные и диспетчерские училища, выносятся заключение о негодности.

Статья 6. Освидетельствуются лица с патологией сосудов головного и спинного мозга различной этиологии. В эту группу входят первичные заболевания сосудов головного и спинного мозга (васкулиты, аномалии развития, аневризмы, атеросклероз и др.) и вторичные изменения сосудов соматогенной, вертеброгенной и др. этиологии.

Клиническими проявлениями указанной патологии являются острое нарушение мозгового кровообращения или хроническая недостаточность кровообращения головного мозга с кризовым течением, нарушением функций центральной и периферической нервной системы, изменениями психики, затрудняющими или исключающими возможность выполнения профессиональных обязанностей.

Наиболее распространенным видом сосудистой патологии, ведущей к дисквалификации лиц летного состава, является атеросклероз сосудов головного мозга. При выявлении легкой рассеянной микросимптоматики в неврологическом статусе или отклонений в данных дополнительных методов обследования необходим тщательный анализ анамнеза жизни, перенесенных и сопутствующих заболеваний в целях исключения гипердиагностики церебрального атеросклероза.

Медицинское обследование всех видов сосудистой патологии головного и спинного мозга проводится с учетом этиологии, течения заболевания, переносимости нагрузочных проб, психологического обследования, а также прогноза возникновения острых состояний, влияющих на безопасность полетов.

По п. 6.1 освидетельствуются лица, перенесшие острое нарушение мозгового кровообращения геморрагического или ишемического генеза, преходящую ишемию головного мозга, субарахноидальное кровоизлияние или сосудистый криз, а также лица с хронической недостаточностью мозгового кровообращения.

По п. 6.2 освидетельствуются лица с легко или умеренно выраженными проявлениями атеросклеротического поражения сосудов головного или спинного мозга, подтвержденными клиническими и инструментальными методами исследования.

Заключение выносится на основании оценки выраженности неврологических нарушений, степени стенозирования основных артериальных стволов, состояния профессионально важных психологических функций, течения заболевания, факторов риска, прогноза и переносимости нагрузочных проб.

При обнаружении скрыто протекающего стеноза (50% и более) в сонной или позвоночной артерии, выявлении эмбологенной нестабильной атеросклеротической бляшки в этих сосудах выносится медицинское заключение о негодности авиационного персонала к работе по всем графам Требований.

(абзац введен Приказом Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

По этому же пункту освидетельствуются лица, перенесшие инфекционное или токсико-аллергическое поражение сосудов головного или спинного мозга (васкулиты), в сроки не ранее двух лет после завершения лечения.

Статья 7. Лица, у которых впервые выявлено органическое поражение нервной системы, подлежат стационарному обследованию в неврологическом отделении.

К п. 7.1 относятся органические заболевания нервной системы:

опухоли, синингомелия, рассеянный склероз и другие заболевания прогрессирующего характера;

острые и хронические формы инфекционных заболеваний ЦНС: энцефалит, арахноидит, менингит, миелит, нейросифилис, остаточные явления инфекций или интоксикаций нервной системы с нарушением функции, ликворо-динамическими нарушениями, судорожными припадками;

заболевания нервно-мышечного аппарата: миастения, миопатия, миотония, миоплегия.

По п. 7.2 освидетельствуются лица, перенесшие инфекционное или интоксикационное заболевание ЦНС с полным восстановлением нервно-психической деятельности или легкими остаточными явлениями в виде органических микросимптомов без нарушения функций.

Вопрос о восстановлении на летную работу решается: после гриппозного энцефалита не ранее чем через 1 - 2 года, острого энцефаломиеелита - 2 года, острого клещевого энцефалита - 3 года.

Лица, переболевшие эпидемическим цереброспинальным менингитом, признаются негодными. Вопрос о допуске к летной и диспетчерской работе (учебе) может быть рассмотрен через 1 год после перенесенного заболевания.

Лица, перенесшие стертую менингококковую инфекцию, менингококковый ринит, фарингит, освидетельствуются по ст. 12.

Пункт 7.2 применяется к лицам с заболеванием нервно-мышечного аппарата и наследственно - дегенеративными заболеваниями в начальной стадии с медленным

прогредиентным течением, с достаточной сохранностью профессионально важных функций.

Статья 8. Освидетельствование лиц, перенесших травмы головы с повреждением ЦНС, проводится после клинического обследования и лечения. При оценке механизма и обстоятельства травмы следует учесть возможность бесконтактной черепно-мозговой травмы (смещение мозга, разрыв сосудов) и травмы вследствие повреждения структур атланто-окципитального сочленения.

При вынесении медицинского заключения необходимо учитывать длительность периода измененного сознания и амнезии.

Прогнозируя возможность развития поздней посттравматической эпилепсии, кроме характера и степени тяжести травмы, необходимо учитывать и другие факторы риска.

Медицинская оценка проводится с учетом анамнеза, динамики ЭЭГ, степени компенсации утраченных функций и результатов переносимости нагрузочных проб, психологического обследования.

К п. 8.1 относятся:

- открывтая ЧМТ (проникающая или непроникающая);
- последствия открытой или закрытой черепно-мозговой травмы с выраженными органическими изменениями ЦНС, нарушением психики, гипертензионным или судорожным синдромом;

- последствия травмы спинного мозга с двигательными, чувствительными нарушениями или тазовыми расстройствами.

Лица, перенесшие ЧМТ с повреждением твердой мозговой оболочки, вдавленным или оскольчатым переломом костей свода черепа с дефектом костей черепа (кроме диагностических фрезевых отверстий), внутричерепными гематомами и ликворреей в остром периоде, восстановлению на работу не подлежат.

Обследование с целью восстановления на работу лиц, перенесших ушиб головного мозга средней или тяжелой степени с линейным переломом костей свода, основания черепа (без ликворреи) или субарахноидальным кровоизлиянием, можно проводить не ранее чем через 2 года после травмы, при положительных результатах наблюдения.

П. 8.2 применяется к лицам, перенесшим сотрясение или легкую степень ушиба головного мозга. Вопрос о восстановлении на летную работу рассматривается не ранее 3 - 6 месяцев после травмы при отсутствии или констатации легко выраженных изменений на ЭЭГ, в неврологическом или вегетативном статусе и при хорошей переносимости нагрузочных проб. Диспетчеры допускаются к работе по выздоровлении.

Статья 9. Клинические проявления патологии вегетативной нервной системы могут быть следствием первичного поражения различных структурных уровней ВНС или являться вторичными синдромами неврологических, соматических, эндокринных, психических, аллергических заболеваний и интоксикаций. Все это делает необходимым особо тщательный сбор анамнеза и всестороннего клинического обследования.

По п. 9.1 проводится медицинское обследование вегетативно-сосудистых расстройств, имеющих пароксизмальные проявления хронических заболеваний ВНС, часто рецидивирующие обострения и кризовые реакции (ваговазального, симпатического, смешанного характера, висцерального симпаталгического, диэнцефального типа).

В эту группу включаются следующие заболевания: мигрень, соларит, синдромы: Меньера, позвоночной артерии, диэнцефальный синдром; ангиотрофоневрозы (болезнь Рейно, эритромелалгии и др.), отек Квинке и ортостатическая эссенциальная гипотония.

Медицинское заключение при периферических нейроваскулярных синдромах и ганглионитах выносится по ст. 10.

По п. 9.2 освидетельствуются лица с дисфункцией конституционально-наследственного генеза, а также возникшей на фоне гормональной перестройки или после перенесенной соматической патологии в стадии стойкой ремиссии на момент обследования (2 - 3 месяца после излечения основного заболевания).

Медицинская оценка зависит от степени выраженности вегетативно - сосудистых



расстройств, результатов клинического обследования и переносимости нагрузочных проб (ортопроба, вестибулярная проба и т.д.).

В случаях вегетативно-сосудистых нарушений с доминированием в клинической картине функциональных кардиоваскулярных проявлений экспертный вопрос решается по ст. 19.

Статья 10. В статью включаются заболевания периферической нервной системы различной этиологии:

острые и хронические заболевания, травматические повреждения корешков спинного мозга, сплетений, нервных стволов, ганглиев; периферические нейроваскулярные синдромы; корешковые компрессии при заболеваниях позвоночника; последствия оперативных вмешательств на позвоночнике, корешках спинного мозга, сплетениях и нервных стволах.

Лица с указанными заболеваниями в период обострения подлежат лечению (амбулаторному, стационарному, санаторному).

После удаления грыжи межпозвонкового диска освидетельствование проводится не ранее 6 месяцев после выписки из стационара, с учетом характера операции и послеоперационного периода.

При обострении хронического радикулита более 2-х раз в год применяется п. 10.1.

При нарушении подвижности, не сопровождающейся корешковыми явлениями, освидетельствование проводится по статье 29 (заболевания позвоночника).

Статья 11. Лица, перенесшие обмороки (синкопальные состояния), отстраняются от учебы, работы и после осмотра терапевта и невропатолога направляются на стационарное обследование в неврологическое отделение Медицинского центра гражданской авиации. Врач обязан представить акт с полным описанием обстоятельств и проявлений потери сознания за подписью очевидцев и своей подписью.

Заключение основывается на изучении обстоятельств обморока, его клинических проявлений на всесторонней оценке состояния здоровья, результатах инструментального обследования и функциональных проб. При установлении причин, вызвавших обморок, решение принимается по основному заболеванию с учетом прогноза и повторных обмороков.

При однократном обмороке на эмоционально-болевого раздражитель или острую гипоксию у здорового лица статья не применяется.

При повторных обмороках неуточненной этиологии выносится заключение о негодности.

### **Внутренние болезни**

Статья 12. В статью включаются тифы, малярия, геморрагические лихорадки, дизентерия, бруцеллез, инфекционный гепатит, паразитарные и глистные инвазии.

После лечения острых инфекций и инвазий авиационный персонал допускается к работе.

Лица с хронической стадией описторхоза освидетельствуются по п. 12.2, повторные курсы лечения проводятся по результатам наблюдения в кабинете инфекционных заболеваний.

Летный состав и бортпроводники, перенесшие инфекционный гепатит, геморрагическую лихорадку, отстраняются от работы на 3 - 6 месяцев в зависимости от тяжести заболевания и результатов лечения.

К авиационно-химическим работам пилоты допускаются не ранее чем через 12 месяцев. Диспетчеры допускаются после закрытия больничного листа.

Бортпроводники, имеющие бактерионосительство кишечной инфекции, освидетельствуются по п. 12.1.

Статья 13. Пункт 13.1 применяется при лейкозах, миеломной болезни, лимфогрануломатозе, злокачественных анемиях, тяжелых формах геморрагического диатеза.

К п. 13.2 относятся анемии доброкачественного характера (постгеморрагические,

железодефицитные) при стойких положительных результатах лечения гемоглобин не менее 12,0 гр%, компенсированные гемоглобинопатии и случаи геморрагического диатеза без склонности к рецидивам.

Статья 14. По п. 14.1 освидетельствуются лица с тяжелыми проявлениями аллергии и со склонностью к рецидивам.

По п. 14.2 освидетельствуются лица, у которых нет повторных аллергических проявлений в течение 3 месяцев и аллерген установлен и устранен.

Статья 15. Лицам с избыточной массой тела проводится клиническое обследование для установления характера ожирения. При симптоматическом (вторичном) ожирении эндокринного, церебрального генеза освидетельствование проводится по основному заболеванию.

Степень ожирения устанавливается в соответствии с индексом Кетле.

Индекс массы тела (ИМТ) рассчитывается по формуле: масса тела (кг) / рост (м<sup>2</sup>). При нормальной массе тела ИМТ находится в диапазоне 20,0 - 25,9; избыточной массе тела - 26,0 - 29,9; при ожирении I ст. - 30,0 - 34,9; ожирении II ст. - 35,0 и более.

По п. 15.1 освидетельствуются лица с экзогенно-конституциональным ожирением II - III степени.

Статья 16. Освидетельствуются лица:

- с сахарным диабетом I типа инсулинозависимым и с сахарным диабетом II типа средней тяжести и тяжелой формой, требующие постоянного лечения инсулином или другими гипогликемическими препаратами;

- с токсическим зобом (тиреотоксикозом) любой формы и другими эндокринными заболеваниями, требующими постоянного лечения. При впервые выявленной легкой форме сахарного диабета II типа летный состав и бортпроводники подлежат наблюдению и лечению до 3-х мес.

Допуск к летной работе по п. 16.2 осуществляется при полной компенсации углеводного обмена без применения медикаментозных средств. Диспетчеры при легкой форме сахарного диабета от работы не отстраняются. Решение о допуске к летной работе после излечения токсического зоба (тиреотоксикоза) принимается после проведения реабилитационного лечения (без применения медикаментозных средств) не ранее чем через 12 месяцев. Диффузное эутиреоидное увеличение щитовидной железы I и II ст. и нарушение толерантности к углеводам не дают оснований для установления статьи.

Статья 17. По ст. 17.2 рассматриваются лица с клиническим излечением или остаточными явлениями после перенесенного туберкулеза (ограниченный фиброз, очаги обызвествления, междолевые и плевральные спайки) без смещения органов средостения и нарушения функции внешнего дыхания.

При восстановлении на работу необходимо заключение тубдиспансера с указанием группы учета.

Статья 18. К п. 18.1 относятся: бронхиальная астма, бронхоэктатическая болезнь, активный саркоидоз, хронические пневмонии, диффузный пневмосклероз и эмфизема легких с нарушением функции внешнего дыхания.

По п. 18.2 освидетельствуются лица с хроническим бронхитом в фазе ремиссии, ограниченным пневмосклерозом.

При хроническом бронхите с осложненным течением летный состав и бортпроводники отстраняются от работы на весь период лечения.

Лица, перенесшие спонтанный пневмоторакс, допускаются к работе не ранее 3 месяцев после выздоровления при условии, что обследование не выявило причины для его повторного возникновения; повторный пневмоторакс исключает годность к работе.

Статья 19. К статье относятся заболевания сердца, связанные с нарушением регуляции. Диагноз "Нейроциркуляторная дистония по кардиальному типу" впервые устанавливается после тщательного клинического, лабораторного и инструментального обследования с использованием функциональных проб. Необходимо исключить текущий воспалительный

процесс, органические изменения сердца и экстракардиальную патологию. Для дифференциальной диагностики с ишемической болезнью сердца используются ортостатическая и фармакологические ЭКГ-пробы, ВЭП, скинтиграфия миокарда с нагрузкой, в сомнительных случаях - коронарография.

По п. 19.1 освидетельствуются лица с выраженными нарушениями ритма сердца, синдромом слабости синусового узла, нарушениями проводимости, сопровождающимися повторными выпадениями сердечных сокращений на 2 с и более, с приступами мерцательной аритмии, трепетанием предсердий, суправентрикулярной тахикардией (4 и более комплексов с частотой 120 и более в 1 мин.), частая желудочковая экстрасистолия с повторными периодами би- и тригеминии, с повторными эпизодами спаренных желудочковых экстрасистол, с эпизодами желудочковой тахикардии по 3 и более комплекса частотой 120 в 1 мин. и более, с синдромом Вольфа-Паркинсона-Уайта при наличии спонтанной суправентрикулярной тахикардии. При значительных суправентрикулярных нарушениях ритма проводится электрофизиологическое исследование. Его результаты считаются неблагоприятными, если провоцируются перечисленные выраженные нарушения ритма.

Для оценки выраженности нарушений ритма проводится суточное ЭКГ мониторинг.

При успешном лечении нарушений ритма сердца проводится повторное освидетельствование.

По п. 19.2 освидетельствуются лица, не предъявляющие жалоб, с нарушениями ритма и проводимости сердца, не перечисленными в п. 19.1, с лабильными изменениями конечной части желудочкового комплекса ЭКГ (ST и T), поддающимися нормализации при приеме бета-блокаторов.

При исчезновении лабильности ЭКГ и неэффективности бета-адреноблокаторов в нормализации ЭКГ принимается экспертное заключение о негодности к работе.

Статья 20. Пункт 20.1 включает артериальную гипертензию с АД 160/95 мм рт. ст. и выше, имеющую стойкий характер, или при меньших величинах АД, сопровождающуюся существенным увеличением левого желудочка сердца, изменениями на ЭКГ в покое или при физической нагрузке. Сюда же относятся транзиторные гипертонические кризы, протекающие с временными нарушениями мозгового кровообращения.

По п. 20.2 освидетельствуются лица, у которых поддержание АД на цифрах не выше 160/95 мм рт. ст. удается с помощью немедикаментозной или разрешенной для применения медикаментозной терапии.

Подбор медикаментозной терапии проводится в течение 2 - 3 месяцев.

При допуске к работе учитывается стойкость эффекта от проводимых мероприятий, переносимости нагрузочных проб и факторов риска.

К п. 20.3 относится транзиторное повышение АД, нормализующееся без применения медикаментозных средств. Решение о допуске к работе принимается с учетом результатов нагрузочных проб, суточного АД мониторинга.

Для кандидатов к обучению на пилота, штурмана, бортинженера АД не должно превышать 140/90 мм рт. ст.

Статья 21. К п. 21.1 относятся: инфаркт миокарда, стенокардия, тяжелые нарушения ритма и проводимости. Сюда же относятся изменения на ЭКГ в покое и при тестах с физической нагрузкой, которые после дополнительного обследования с наибольшей вероятностью могут быть связаны с нарушением коронарного кровообращения. Достаточным основанием для диагноза ишемической болезни сердца служит сочетание положительного ЭКГ-теста с физической нагрузкой с выявленной при нагрузочной скинтиграфии локальной ишемии миокарда или стенозирование одной из основных венечных артерий сердца более чем на 50%, или стенозирование 3-х артерий более чем на 30% при аортокоронарографии.

К п. 21.2 относятся случаи атеросклеротического поражения сосудов и мышцы сердца, не сопровождающиеся выраженными нарушениями сердечного ритма и проводимости.

Допуск к летной работе возможен после углубленного клинического обследования

сердечно-сосудистой системы при хорошей переносимости нагрузочных проб.

Допуск к работе лиц, перенесших инфаркт миокарда, по специальности "диспетчер УВД" возможен только после двухлетнего наблюдения стабильной ЭКГ, без лечения антиангинальными средствами и хорошем функциональном состоянии сердечно-сосудистой системы.

Вопрос о направлении на работу в полярные экспедиции и страны с жарким климатом решается индивидуально.

Статья 22. К статье относятся: врожденные и приобретенные пороки сердца, пролабирование митрального клапана, текущие воспалительные процессы в мышце сердца, миокардиодистрофии, миокардитический кардиосклероз, кардиомиопатии и др.

При наличии клинических признаков этих заболеваний заключение выносится на основании изучения анамнеза заболевания, всестороннего клинического и кардиологического обследования, проведения функционально-диагностических исследований, течения заболевания и его прогноза.

К п. 22.1 относятся: острые вялотекущие заболевания или последствия перенесенных заболеваний с выраженным нарушением ритма и проводимости; признаками сердечной недостаточности и болевым синдромом, умеренные и значительно выраженные комбинированные пороки сердца и пролабирование митрального клапана более 6 мм; дилатационные, гипертрофические и рестриктивные кардиомиопатии.

К п. 22.2 относятся: миокардитический кардиосклероз, пролапс митрального клапана менее 6 мм, незначительно выраженные, изолированные и стойко компенсированные пороки сердца, асимметрическая гипертрофия межжелудочковой перегородки без признаков обструкции путей оттока, апикальная форма гипертрофической кардиомиопатии. Все эти заболевания не должны сопровождаться симптоматикой, указанной в п. 22.1.

Лица, прошедшие лечение по поводу воспалительных заболеваний сердца, могут быть повторно освидетельствованы не ранее чем через 3 месяца.

Статья 23. По этой статье освидетельствуются лица с язвенной болезнью, гастритами, колитами. Результаты лечения острых случаев и обострений заболеваний должны контролироваться эндоскопически. При хороших результатах лечения гастритов (в том числе эрозивных) и колитов авиационный персонал допускается к работе по специальности.

При неосложненной язвенной болезни летный состав, бортоператоры и бортпроводники подлежат лечению до 3-х месяцев. При осложнениях язвенной болезни и после оперативного лечения повторное медицинское освидетельствование возможно через 6 - 12 месяцев в зависимости от типа операции и результатов лечения.

Диспетчеры допускаются к работе после закрытия листка нетрудоспособности. Лица, у которых впервые выявлена рубцовая деформация 12-перстной кишки без клинических проявлений, от летной работы не отстраняются.

Статья 24. По п. 24.1 освидетельствуются лица с гепатитом в активной стадии, циррозом печени, обострением хронического холецистита, желчно-каменной болезнью, панкреатитами.

Экспертная оценка при хронических диффузных заболеваниях печени зависит от клинической формы, стадии и активности процесса. При достижении стойкой ремиссии при хронических гепатитах В и С, признаком которой является нормализация биохимических показателей в течение шести месяцев, допуск к летной работе возможен через 6 - 9 месяцев.

При выявлении носительства вируса гепатита В и С без признаков заболевания (отсутствие синдрома цитолиза) возможен допуск к летной работе.

(абзац второй введен Приказом Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

Восстановление на летную работу проводится по пункту 24.2 при условии стойкой ремиссии и сохранности функций органа. Диспетчеры УВД допускаются к работе по выздоровлению.

Вопрос о восстановлении на летную работу после литотрипсии и холецистэктомии рассматривается не ранее чем через 6 месяцев. После неосложненной лапароскопической

холецистэктомии - не ранее чем через 3 месяца.

Лица с доброкачественной функциональной билирубинемией после обследования признаются годными к летной работе, но без допуска к АХР.

Статья 25. Лица, перенесшие острый гломерулонефрит, признаются негодными и подлежат наблюдению в течение года. Вопрос о допуске к летной работе рассматривается после клинического обследования. При признаках хронического нефрита (пиелонефрита) заключение о годности выносится индивидуально в зависимости от течения процесса и сохранности функции почек, выраженности вторичного гипертензионного синдрома. В случаях, когда пиелонефрит носит вторичный характер, освидетельствование проводится с учетом основного заболевания.

Статья 26. По п. 26.1 освидетельствуются лица с воспалительными, аллергическими, обменными заболеваниями суставов, системными поражениями соединительной ткани. Лица с острыми инфекционными, инфекционно-аллергическими артритами, полиартритами подлежат лечению до 3 - 6 месяцев.

При хроническом артрите, полиартрите заключение выносится в зависимости от функционального состояния суставов.

### **Хирургические болезни**

Статья 27. Кандидаты к обучению на пилота должны иметь: рост не ниже 160 см и не выше 190 см, рост сидя - не более 95 см, на штурмана и бортинженера - не ниже 157 см и не выше 190 см.

Мышечная сила у лиц летного состава и поступающих в летные училища при кистевой динамометрии должна быть на правой руке не менее 35 кгс, на левой - 30 кгс (у левши может быть наоборот).

Для лиц, поступающих на диспетчерские отделения, ограничения по росту, массе тела и мышечной силе нет.

У кандидатов для обучения в летных училищах гражданской авиации в возрасте до 20 лет масса тела до 25% не расценивается как проявление недостаточного физического развития (в период интенсивного развития организма масса тела может отставать от роста).

При инфантилизме вопрос о годности к обучению решается после консультации эндокринолога.

Статья 28. При поражении лимфоузлов авиационный персонал подлежит медицинскому обследованию у специалистов.

При туберкулезе лимфоузлов медицинское обследование с целью восстановления на летную (диспетчерскую) работу возможно при полном клиническом излечении и снятии с учета в противотуберкулезном диспансере. При актиномикозе восстановление на летную (диспетчерскую) работу возможно при полном клиническом выздоровлении с учетом заключения дерматолога (миколога), но не ранее чем через год после окончания лечения.

Статья 29. Оценка функции суставов проводится по общепринятой методике.

При установлении специфической этиологии заболевания, наличии секвестральных полостей, свищей авиационный персонал признается негодным к работе независимо от степени нарушения функции. При положительных результатах лечения и ремиссии не менее 6 месяцев может рассматриваться вопрос о допуске к работе.

Все виды патологического кифоза определяют негодность к летной работе и обучению. К патологическому кифозу не относится "Круглая спина" (разновидность осанки).

Юношеский сколиоз 1 степени (угол дуги сколиоза не более 10 °) при нормальном физическом развитии, врожденные изменения (сакрализация V поясничного, люмбализация I крестцового позвонков, расщепление дужек), не сопровождающиеся нарушением функции позвоночника и тазовых органов, не являются препятствием для обучения летным и диспетчерской специальностям.

Спондилоартриты инфекционно-аллергического генеза (болезнь

Бехтерева, Рейтера и др.) относятся к терапевтическому разделу Требований.

При дегенеративно-дистрофических процессах в позвоночнике, сопровождающихся корешковым синдромом, экспертное заключение выносит невропатолог.

При переломе тел позвонков с подвывихом, при туберкулезе позвоночника (независимо от фазы процесса и состояния функции) авиационный персонал признается негодным. После компрессионного перелома тел одного или двух позвонков освидетельствование проводится не ранее чем через 12 месяцев после травмы, операции.

При переломах поперечных, остистых отростков авиационный персонал допускается к работе и обучению по восстановлению функции и исчезновении болевого синдрома.

При консолидированных переломах костей таза медицинское освидетельствование проводится не ранее чем через 6 месяцев после травмы.

При операции на мышцах, сухожилиях, связках, костях и суставах годность к летному обучению, летной (диспетчерской) работе определяется после восстановления функций. Допустимо укорочение руки или ноги в результате операции (травмы) не более 2 см.

В случае отказа от операции при показаниях к оперативному лечению привычного вывиха, ложного сустава авиационный персонал признается негодным по п. 29.1.

Применяемые при остеосинтезе мелкие танталовые фиксаторы (шурупы, пластинки Лэна и др.), если отсутствуют признаки металлоза, не являются препятствием для продолжения летной, диспетчерской работы и обучения.

Металлические фиксаторы, введенные внутрикостно (стержни ЦИТО, Богданова и др.), к моменту восстановления на летную работу должны быть удалены.

Отсутствие кисти, отсутствие, полное сведение или неподвижность двух пальцев на одной руке, первого или второго пальцев на правой руке, а также первого пальца на левой руке относится к п. 29.1.

Отсутствие ногтевой фаланги на первом пальце и двух фаланг на других приравнивается к отсутствию пальца.

Оценка годности при других дефектах пальцев рук, кисти определяется степенью сохранности функции кисти.

Отсутствие стопы, врожденная и приобретенная деформация стопы, нарушающая ее функцию и затрудняющая ходьбу (косолапость, плоскостопие III степени и др.), относятся к п. 29.1.

Отсутствие первого пальца на стопе является препятствием для летного обучения.

Плоскостопие I степени и начальная форма II степени не являются препятствием для обучения. При необходимости для более точного определения высоты свода следует производить рентгенографию стопы в упоре.

Плоскостопие с высотой продольного свода менее 20 мм определяет негодность к летному обучению.

При обширных плоских рубцах кожи (более 20% поверхности тела) независимо от состояния и степени нарушения функции кандидаты в учебные заведения гражданской авиации и поступающие на работу бортпроводниками, бортоператорами признаются негодными.

Статья 30. Исключением из п. 30.1 является рак кожи и нижней губы 1 стадии. На период лечения определяется временная нетрудоспособность. Вопрос о профессиональной трудоспособности решается хирургом с учетом заключения онколога и нормализации показателей периферической крови.

Восстановление на работу с применением индивидуальной оценки по п. 30.2 возможно после лечения опухолей 1 стадии (T1 N0M0) или 2a (T2 N0M0).

При отсутствии у авиационного персонала рецидива или генерализации опухолевого процесса при полной и стабильной компенсации функций организма вопрос о восстановлении на летную, диспетчерскую работу и работу бортпроводником рассматривается в следующие сроки: при раке желудка и кишечника - не ранее чем через 3 года после операции; при злокачественных опухолях молочной железы, щитовидной железы, почки, яичка, шейки матки

- не ранее чем через 2 года после окончания лечения (оперативного, лучевой терапии, комбинированного). В документах, предоставляемых во ВЛЭК, должны быть отражены: стадия опухоли, развернутое патоморфологическое заключение (анатомический тип роста опухоли, ее морфологическая характеристика, состояние регионарных лимфоузлов) и проведенное лечение (для хирургического - дата, характер операции и течение послеоперационного периода; для лучевого - сроки и методика облучения, суммарная очаговая доза, общая и местная лучевая реакция).

При патоморфологическом заключении ("рак in situ") независимо от локализации опухоли экспертное заключение выносится в зависимости от характера проведенного лечения (операции).

К статье не относятся опухоли центральной и периферической нервной системы, глаза и лор-органов.

Статья 31. Помимо истинных опухолей к статье относятся костно-хрящевые экзостозы, узловой зоб, аденома предстательной железы, мастопатии.

Пункт 31.1 применяется при опухолях, не подлежащих оперативному лечению в связи с их локализацией, размерами, анатомическим взаимоотношением с соседними органами, возможностью нарушения функции окружающих органов и органов, из которых они исходят.

Сроки допуска к работе после удаления доброкачественных опухолей определяются масштабами операции и ее исходом.

При доброкачественных опухолях небольших размеров без тенденции к росту, не мешающих ношению одежды и обуви, статья не применяется.

Поступающие в учебные заведения и на работу бортпроводником, оперированные ранее по поводу доброкачественных опухолей, представляют во ВЛЭК ГА выписку с описанием характера проведенной операции и данными гистологического исследования опухоли.

При доброкачественных опухолях желудочно-кишечного тракта (в подавляющем большинстве, полипах) и органов дыхания определяется негодность к работе с ядохимикатами. Вопрос о лечебной тактике при этих опухолях решается онкологом (проктологом).

Вопрос о восстановлении на летную (диспетчерскую) работу и обучение этим специальностям после удаления узлового зоба рассматривает терапевт не ранее чем через 3 месяца после операции.

При аденоме предстательной железы I ст. без дизурических расстройств, если по заключению уролога не показано оперативное лечение, лица летного и диспетчерского состава годны по п. 31.2. При II - III стадиях аденомы, а также при I стадии, если она осложнилась острой задержкой мочеиспускания, авиационный персонал признается негодным.

Вопрос об удалении доброкачественных опухолей наружных половых органов решается после консультации гинеколога (уролога). Обследуемые, у которых выявлены миомы матки, протекающие бессимптомно, подлежат диспансерному наблюдению. Кандидаты к обучению на бортпроводника и вновь поступающие на эту работу признаются негодными. В случае роста миомы, нарушения овариально-менструальной функции и развития болевого синдрома показано оперативное лечение. Допуск к работе после операции разрешается в сроки, указанные в ст. 34.

Кандидаты в летные училища гражданской авиации с множественными пигментными невусами размерами от 2 x 3 см и более, расположенными на участках тела, подверженных постоянному давлению одеждой, обувью, признаются негодными.

К статье не относятся опухоли центральной и периферической нервной системы, глаза и лор-органов.

Статья 32. После операции по поводу заболеваний органов грудной полости и средостения авиационный персонал признается негодным к летной (диспетчерской) работе и обучению. При благоприятных результатах лечения вопрос о годности к работе (обучению) решается совместно с терапевтом не ранее чем через 6 месяцев после операции.

При наличии инородных тел в грудной стенке или ткани легких, отдаленных от крупных сосудов, сердца, не дающих клинических проявлений, и хорошей функции внешнего дыхания экспертное заключение выносится по п. 32.2. Кандидаты к обучению в училищах гражданской авиации признаются негодными. При травматическом пневмотораксе экспертное решение принимается после окончания лечения и клинического обследования.

При проникающем ранении грудной клетки без повреждения внутренних органов вопрос о годности решается после выздоровления. При диафрагмальных грыжах со склонностью к ущемлению или вызывающих функциональные расстройства пищевода и желудка и осложненных рефлюксэзофагитом выносится заключение о негодности. При благоприятном исходе оперативного лечения вопрос о летной (диспетчерской) работе рассматривается не ранее чем через 6 месяцев после операции.

Статья 33. Статья включает дивертикулы, рубцовые изменения, кардиоспазм, ахалазию кардии. При благоприятном исходе оперативного лечения дивертикула вопрос о годности к летной, диспетчерской работе рассматривается не ранее чем через 6 месяцев после операции. Пункт 33.2 применяется при дивертикулах размерами не более 2 - 2,5 см, не задерживающих контрастную массу, не сопровождающихся дивертикулитом и нарушением функции пищевода.

Статья 34. Кандидаты к обучению и лица, поступающие на летную (диспетчерскую) работу в авиапредприятия, при наличии у них послеоперационных рубцов на брюшной стенке представляют во ВЛЭК ГА документы о характере перенесенной операции. После операции по поводу аномалий развития, повреждений органов брюшной полости, неопухолевых заболеваний, в том числе по поводу язвенной болезни, холецистита и желчно-каменной болезни, острого и хронического панкреатита, странгуляционной непроходимости и заворота кишечника кандидаты к обучению и лица, поступающие на работу в авиапредприятия, признаются негодными.

При аппендикулярном инфильтрате авиационный персонал признается негодным. Восстановление на работу возможно только после оперативного лечения.

При благоприятном исходе допуск к летной работе (работе по УВД) и продолжению обучения разрешается в следующие после операции сроки:

при проникающих ранениях брюшной полости без повреждения внутренних органов, аппендэктомии по поводу острого или хронического аппендицита, удаления Меккелева дивертикула, диагностической лапаротомии (если, по данным интраоперационной ревизии, не показано углубленное обследование или длительное консервативное лечение) - не ранее чем через 6 недель;

при проникающих ранениях с повреждением внутренних органов, а также заболеваниях, не осложненных перитонитом, - не ранее чем через 4 - 6 месяцев;

при повреждениях или заболеваниях органов брюшной полости, осложненных разлитым перитонитом, - не ранее чем через 12 месяцев.

При спячной болезни, неустранимой причине заворота кишечника и после операции на поджелудочной железе авиационный персонал восстановлению не подлежит.

Медицинское заключение после операции по поводу язвенной болезни желудка, двенадцатиперстной кишки и ее осложнений, холецистэктомии, спленэктомии по поводу системного заболевания выносится хирургом совместно с терапевтом.

Грыжи брюшной стенки подлежат оперативному лечению. Авиационный персонал допускается к работе (обучению) не ранее чем через 5 - 6 недель после операции. При прямых паховых грыжах диаметром до 4 см и отсутствии болевого синдрома допускается оперативное лечение в межкомиссионный период. При пупочных грыжах диаметром не более 1 см показанием для оперативного лечения является болевой синдром.

Статья 35. При обнаружении эпителиального копчикового хода с признаками острого воспаления, а также при свищевой форме в холодном периоде показано оперативное лечение. При благоприятных результатах лечения разрешается продолжение работы (учебы). При оперативном лечении геморроя, хронического парапроктита, эпителиального копчикового



хода вопрос о годности рассматривается после выздоровления, но не ранее чем через 4 недели после операции; при выпадении прямой кишки и недостаточности анального жома - не ранее чем через 6 месяцев.

Частыми обострениями геморроя считаются однократные обострения в течение 3 лет подряд или более 2 обострений в течение одного года.

Кондиломатоз промежности рассматривается по п. 35.2 после консультации дерматовенеролога. При полипах и полипозе прямой кишки применяются требования ст. 31.

Статья 36. Статья включает облитерирующие заболевания артерий (эндартериит, атеросклероз), атеросклеротические окклюзии, аневризмы, варикозное расширение вен, тромбофлебит, флеботромбоз, посттромбофлебическую болезнь, слоновую болезнь, последствия ранений сосудов и операций на них.

При благоприятном исходе оперативного лечения посттравматических артериальных аневризм решение о годности к летной и диспетчерской работе принимается не ранее чем через 4 - 6 месяцев после операции по результатам клинического обследования.

При варикозном расширении вен с признаками трофических расстройств, декомпенсации кровообращения, при истончении кожи над узлами с угрозой их разрыва авиационный персонал признается негодным.

Вопрос о допуске к летной, диспетчерской работе после оперативного лечения варикозного расширения вен нижних конечностей решается не ранее чем через 3 месяца после операции. При рецидиве варикозной болезни бортипроводники к работе признаются негодными, к остальному авиационному персоналу применяется индивидуальная оценка с учетом степени расстройства кровообращения. При посттромбофлебической болезни в стадии компенсации диспетчеры признаются годными, остальной авиационный персонал - негоден независимо от стадии заболевания.

Статья 37. Вопрос о восстановлении на работу после оперативного вмешательства на почках, мочеточниках, мочевом пузыре и уретре рассматривается не ранее чем через 6 месяцев после операции. Нарушение паренхиматозной функции почек легкой степени, выявляемое лишь радиоизотопным методом, не является препятствием для восстановления на летную (диспетчерскую) работу по п. 37.2.

К летному составу, перенесшему нефрэктомия или имеющему от рождения единственную почку, в зависимости от состояния функции почки применяется индивидуальная оценка.

Нефроптоз I - II степени при отсутствии нарушений, относящихся к п. 37.1, не является препятствием для продолжения летной работы. При нефроптозе III степени летный состав признается негодным, к диспетчерам УВД применяется индивидуальная оценка.

Бортипроводники при наличии нефроптоза III степени признаются негодными.

При всех видах крипторхизма (задержка или эктопия яичка) выносится заключение о негодности к обучению. Лица, перенесшие операцию удаления яичка (при брюшной задержке, низведении яичка, эктопии), признаются годными к обучению. Годность к летному обучению после оперативного лечения крипторхизма с низведением яичка определяется не ранее чем через 6 месяцев после операции при условии, что яичко находится в мошонке, а не у ее корня.

После операции по поводу водянки яичка, семенного канатика курсанты, летный состав и бортипроводники допускаются к обучению (работе) через 5 - 6 недель после операции, диспетчеры - после закрытия больничного листа.

При умеренном расширении вен семенного канатика (без выраженного конгломерата вен, значительного увеличения их при напряжении брюшного пресса) кандидаты к обучению признаются годными. При головочной форме гипоспадии кандидаты к обучению, летный состав, диспетчеры и бортипроводники признаются годными.

При водянке яичка и семенного канатика, расширении вен семенного канатика для лиц, направляемых на работу в полярные экспедиции и в страны с жарким климатом, предусматривается индивидуальная оценка.

Статья 38. Статья включает туберкулез почек и мочеполовых органов, пиелонефрит,

цистит, уретрит, простатит, недержание мочи. При активной фазе туберкулеза принимается решение о негодности. При остром неспецифическом воспалении авиационный персонал подлежит лечению. После излечения (консервативного, оперативного) туберкулеза яичка, придатка и снятия с учета в противотуберкулезном диспансере разрешается допуск к летной (диспетчерской) работе.

Авиационный персонал, перенесший нефрэктомиию по поводу туберкулеза, признается негодным.

При обострении хронических неспецифических заболеваний чаще двух раз в течение года или однократных ежегодных обострениях в течение трех лет подряд авиационный персонал признается негодным.

Авиационный персонал, имеющий камни предстательной железы без клинического проявления, годен к летной (диспетчерской) работе.

Страдающие недержанием мочи негодны по всем графам.

Статья 39. При установлении диагноза мочекаменной болезни показано клиническое обследование. При отсутствии по его данным морфологических и функциональных изменений мочевыводящих путей применяется п. 39.2. При нарушении функции почек, обусловленном перенесенной почечной коликой (с отхождением камня или без него), авиационный персонал подлежит лечению сроком до 3 месяцев с последующим медицинским обследованием.

Авиационный персонал, пролеченный методом экстракорпоральной литотрипсии, допускается к работе не ранее чем через 3 месяца после операции.

### **Кожные и венерические болезни**

Статья 41. Хроническая рецидивирующая экзема (в том числе ограниченная: в области ушной раковины, кистей рук, лица, шеи, половых органов) служит основанием для заключения о негодности по всем графам. При легких формах экземы авиационный персонал подлежит лечению. Авиационный персонал с тяжелыми распространенными формами пиодермии, трудно поддающимися лечению, переходящими в хроническую микробную экзему, признается негодным.

При легких формах ихтиоза, чешуйчатом лишае в легкой форме с ограниченной локализацией, при хорошем общем состоянии применяется п. 41.2. С грибковыми поражениями кожи, пиодермиями, паразитарными заболеваниями (лейшманиоз, чесотка) подлежат лечению.

Кандидаты в летные училища и на бортпроводников с витилиго открытых участков тела (лицо, шея, кисти рук), гнездной алопецией к обучению негодны.

Статья 42. Вопрос о годности авиационного персонала по п. 42.2 рассматривается после излечения с учетом заключения венеролога.

После излечения от острой и подострой гонореи авиационный персонал признается годным. При осложнениях (эпидидимит, простатит, артриты, воспаление придатков матки) медицинское заключение о годности выносится по статье, соответствующей заболеванию.

### **Женские болезни и беременность**

Статья 43. При хронических гинекологических заболеваниях с остаточными анатомическими дефектами, функциональными расстройствами и болевым синдромом или при частых обострениях воспалительного процесса (2 раза в год и более) авиационный персонал признается негодным. При обострении хронических заболеваний женской половой сферы показано лечение, по окончании которого проводится наблюдение в течение 2 менструальных циклов для решения вопроса о стойкости ремиссии (без отстранения от работы).

Болезни шейки матки (эрозия, эндоцервицит, эрозированный эктропион), трихомонадный кольпит, трихомониаз подлежат лечению с переводом женщин на наземную

работу через клинично-экспертную комиссию (КЭК) сроком до трех недель. Обследование бортпроводников проводится без отстранения от летной работы.

Спаечный процесс в малом тазу, отсутствие тела матки, придатков с одной стороны, отсутствие фаллопиевых труб с обеих сторон не являются основанием для отстранения от работы.

При выпадении и опущении половых органов III степени, мочеполювых и кишечно-половых свищах, разрывах промежности с нарушением функции сфинктера заднего прохода авиационный персонал признается негодным к работе.

Опущение стенок влагалища и матки I - II степени без функциональных расстройств не является основанием для дисквалификации. Кандидаты и поступающие на работу бортпроводниками признаются негодными. Вопрос о восстановлении после хирургического лечения рассматривается не ранее чем через 6 месяцев. При неправильном положении матки, ее недоразвитии, двурогой матке с функциональными нарушениями (метроррагия, боли) выносится медицинское заключение о негодности.

Врожденное отсутствие матки, отсутствие и недоразвитие влагалища, не сопровождающиеся функциональными нарушениями, не являются основанием для дисквалификации.

Статья 44. Дисфункциональные маточные кровотечения подлежат лечению.

Статья 45. С момента установления беременности авиационный персонал признается негодным к летной, диспетчерской работе, к работе бортпроводником.

При беременности, закончившейся абортom или преждевременными родами, вопрос о допуске к работе решает гинеколог. Отстранение от работы в связи с беременностью и допуск к работе после родов осуществляет ВЛЭК ГА по заключению акушера-гинеколога.

## **Глазные болезни**

Статья 46. К пункту 46.1 относятся: недостаточность и выворот век, частичный трихиаз, трахома I - III степени, язвенные блефариты, хронические конъюнктивиты, не поддающиеся лечению, злокачественные новообразования, доброкачественные опухоли, нарушающие функцию органа зрения и не подлежащие оперативному лечению.

К п. 46.2 относятся: простые блефариты, нерезко выраженные конъюнктивиты, трахома IV стадии с незначительными анатомическими изменениями конъюнктивы век, рак кожи век I степени после излечения (по заключению онколога), доброкачественные опухоли небольших размеров, рубцовые изменения век, не нарушающие функцию органа зрения.

При острых или обострениях хронического заболевания век и конъюнктивы проводится лечение.

Ложная крыловидная плева, пингвекула, небольшой халазион, единичные поверхностные фолликулы на конъюнктиве не препятствуют поступлению в летные учебные заведения.

Статья 47. К пункту 47.1 относятся: сужение, неправильное положение слезных точек, стриктура слезно-носовых канальцев и ходов, воспаление слезного мешка, слезной железы, травматические повреждения и другие заболевания, вызывающие слезотечение.

При восстановлении функции слезоотведения, а также в случаях отсутствия нижней слезной точки, при нормальной функции верхней слезной точки и канальцев (оцениваются канальцевая и носовая пробы) экспертное заключение выносится по п. 47.2.

Статья 48. К пункту 48.1 относятся: отслойка сетчатки, пигментные ретиниты, тяжелые заболевания сосудов, травмы, злокачественные новообразования глаза.

После перенесенного острого заболевания: конъюнктивита, склерита, кератита, ирита, иридоциклита, легких контузий глаза заключение о допуске к работе выносятся после выздоровления.

При увеитах, длительно текущих, рецидивирующих иридоциклитах, кератитах, хориоретинитах, невритах, травматических повреждениях глазного яблока с исходом в

выздоровление летный состав и бортпроводники подлежат лечению в течение 3 - 6 месяцев с последующим медицинским освидетельствованием по п. 48.2.

Диспетчеры УВД допускаются к работе после закрытия больничного листа и использования очередного отпуска.

Лица с начальной возрастной катарактой без прогрессирования, ограниченным помутнением хрусталика, стекловидного тела травматического характера, макулодистрофией, начальной непрогрессирующей атрофией зрительного нерва с достаточной сохранностью функции зрения освидетельствуются по п. 48.2.

За достаточную сохранность функций органа зрения принимаются: острота зрения на худшем глазу для пилотов 0,6 без коррекции, штурманов, бортинженеров, бортмехаников - 0,4 без коррекции, для остальных профессий - не ниже 0,3 с коррекцией, нормальное поле зрения, темновая адаптация, устойчивое бинокулярное зрение. Зрительные функции другого глаза должны отвечать требованиям статьи 52.

Летный состав и бортпроводники, перенесшие операцию экстракции катаракты с последующей имплантацией интраокулярной линзы, к летной работе негодны, допуск к работе диспетчером УВД при односторонней артификации решается не ранее 6 месяцев после операции. При эксимерлазерной терапии не ранее 1,5 - 3 месяцев в зависимости от метода лечения.

С двусторонней артификацией диспетчеры к работе по УВД негодны.

После кераторефракционных операций освидетельствуемые по графе I (кроме бортпроводников и диспетчеров) и вновь поступающие на летную работу признаются негодными.

Вопрос о допуске к обучению на диспетчера УВД и бортпроводника решается индивидуально с учетом степени близорукости до операции не выше 3,5 D, количества кератотомических насечек не более 10 и изменений глазного дна.

Годность к летной работе решается по п. 48.2 не ранее 12 месяцев после операции, диспетчеров УВД - не ранее 6 месяцев после операции. При этом проводится обследование на сохранность частотно - контрастных характеристик глаза и чувствительности к ослеплению.

Врожденные отложения единичного мелкого пигмента на капсуле хрусталика, остатки артерии стекловидного тела, миелиновые волокна сетчатки не являются препятствием для поступления в летные учебные заведения.

Врожденные колобомы радужки и сосудистой оболочки, поликория, врожденные катаракты и офтальмологические изменения диска зрительного нерва являются противопоказанием к обучению на летные специальности.

Темновая адаптация исследуется при каждом медицинском освидетельствовании всем лицам по графам I - IV, результаты исследования должны соответствовать нормам, указанным в инструкции используемого прибора.

Статья 49. При подозрении на глаукому проводится медицинское обследование в специализированном отделении. Лица с доброкачественной гипертензией от летной работы не отстраняются. При впервые установленной односторонней открытоугольной 1-а стадии глаукомы с полным сохранением всех зрительных функций глаза и минимальном режиме гипотензивных лекарственных препаратов (до двух раз в день) летный состав и диспетчеры отстраняются от работы сроком не менее месяца для проведения лечебно-оздоровительных мероприятий и наблюдения с последующим медицинским освидетельствованием в ЦВЛЭК ГА.

Статья 50. Диагноз расстройства цветового зрения выносится с указанием вида, формы и степени нарушения по принятой классификации.

Статья 51. При каждом медицинском освидетельствовании по гр. I - IV исследуется характер зрения, наличие истинного и скрытого косоглазия (гетерофории).

У кандидатов к обучению на летную и диспетчерскую специальности по гр. I угол гетерофории по горизонтали не должен превышать 3 градуса, по вертикали - 1 градус, у авиационного персонала по графам II и IV по горизонтали - не более 4, по вертикали - 1

градус, по графе III - соответственно 8 и 1 градус.

При наличии гетерофории исследуются фузионные резервы. В норме отрицательные фузионные резервы составляют 5 - 6 градусов (10 - 12 призмных диоптрий), положительные - 15 - 20 градусов (30 - 40 призмных диоптрий). При уменьшении фузионных резервов показаны лечебно-тренировочные мероприятия.

Статья 52. Острота зрения исследуется на проекторе испытательных знаков или по таблице Головина-Сивцева в аппарате Ротта без коррекции и с коррекцией. Указывается истинная острота зрения (2,0 - 1,5 - 1,0).

Пилоты при остроте зрения не ниже 0,6, штурманы, бортинженеры, бортмеханики не ниже 0,4 на каждый глаз без коррекции и с коррекцией 1,0 признаются годными к летной работе.

При понижении остроты зрения на худшем глазу у пилотов не ниже 0,5 (бинокулярная острота зрения не ниже 0,6), у штурманов, бортинженеров, бортмехаников не ниже 0,3 без коррекции и с коррекцией 1,0 с объемом аккомодации, соответствующей возрастной норме, применяется индивидуальная оценка, с учетом профессиональной подготовки и опыта работы.

Летный состав с пониженной остротой зрения и при наличии пресбиопии должен выполнять полеты в корригирующих очках или контактных линзах и иметь при себе запасной комплект. При авиаработах коррекция контактными линзами не допускается. Наличие и качество очков (линз) контролируется при врачебных осмотрах и очередном медицинском освидетельствовании.

При близорукости в степени 0,5 D, дальнозоркости в ст. 1,0 D, астигматизме 0,5 D и остроте зрения 1,0 без коррекции в медицинских документах в строке "диагноз" указывается "здоров", а в строке "рефракция" делается соответствующая запись. В случаях понижения остроты зрения ниже 1,0 в результате аномалии рефракции медицинское освидетельствование проводится по ст. 52.

Статья 53. У поступающих в учебные заведения гражданской авиации (графа 1) определяется вид и степень рефракции в условиях циклоплегии объективным способом (закапывается 1% раствор атропина 2 раза через 5 мин). По остальным графам для определения рефракции циклоплегия проводится при наличии медицинских показаний.

Статья 54. Степень пресбиопии определяется силой сферической линзы, необходимой для выполнения профессиональной деятельности с учетом рабочего расстояния (60 - 80 см).

### **Болезни уха, горла, носа, полости рта и челюстей**

Статья 55. При кистах гайморовых пазух, кистах и остеомах лобных пазух кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, признаются негодными. Остеомы лобных пазух у летного состава при хорошей переносимости полетов не являются противопоказанием к летной работе. Пристеночное утолщение слизистой гайморовых пазух, если диагностическая пункция с контрастным веществом не выявила патологических изменений, не является препятствием к летному обучению. При полинозе, риноконъюнктивальном синдроме вопрос о годности к продолжению летной работы решается после заключения аллерголога.

Статья 56. Статья включает искривление носовой перегородки с полным отсутствием или резким затруднением носового дыхания, дистрофию слизистой верхних дыхательных путей, изменения, вызывающие нарушение дыхательной и речевой функции (гипертрофия носовых раковин, аденоидные вегетации, доброкачественные новообразования, злокачественные образования после лечения), экзостазы наружного слухового прохода, остеома околоушной области и хронический гнойный мезо- и эпитимпанит после радикальной операции. После оперативного лечения по поводу указанных заболеваний вопрос о годности к работе и обучению решается с учетом восстановления функций по п. 56.2.

После радикальной операции при полной и стойкой эпидермизации послеоперационной полости и сохранности слуховой функции авиационный персонал

признается годным.

Перенесшие слуховосстанавливающие операции (тимпанопластика, стапедопластика) признаются негодными по графе I, II, III.

К этой статье относятся и заболевания пародонта, множественное отсутствие зубов, съемные протезы, гингивиты, лейкоплакии, аномалии прикуса. При наличии съемных протезов функция речи оценивается при снятых протезах. При множественном отсутствии зубов с умеренным нарушением функции жевания рекомендуется протезирование в межкомиссионный период. При аномалии прикуса III степени (расстояние между резцами верхней и нижней челюсти в вертикальном и сагитальном направлении более 10 мм) и II степени (от 6 до 10 мм) экспертное заключение выносится по п. 56.1. Аномалия прикуса I степени (расстояние между резцами менее 5 мм) относится к п. 56.2.

Статья 57. Летный состав с декомпенсированным тонзиллитом подлежит лечению. Летный состав после оперативного лечения хронического декомпенсированного тонзиллита при отсутствии осложнений допускаются к летной работе не ранее чем через месяц после операции.

Компенсированный хронический тонзиллит подлежит наблюдению отоларинголога и лечению по показаниям.

Статья 58. Авиационный персонал с заболеваниями, указанными в статье, подлежит специальному лечению. Вопрос о восстановлении на работу после лечения по поводу злокачественных образований рассматривается через 2 года с учетом заключения онколога.

Статья 59. Статья предусматривает расстройства речи: нарушение звукопроизношения и заикание. При любой степени заикания кандидаты к обучению на пилота, штурмана, бортиженера, диспетчера, бортпроводника признаются негодными. При нарушении произношения отдельных звуков, но с четкой разборчивой речью кандидаты признаются годными. Экспертное заключение выносится после консультации логопеда.

Статья 60. Пункт 60.1 предусматривает состояние после радикальной операции с неполной эпидермизацией операционной полости (при наличии в ней гноя, полипов, грануляций или холестеатомы).

При одностороннем хроническом доброкачественно протекающем эпитимпаните (без грануляций, полипов, кариеса кости, признаков раздражения лабиринта), мезотимпаните вопрос о годности рассматривается по п. 60.2.

К п. 60.2 относится хронический катар среднего уха (хронический тубоотит) с редкими обострениями и умеренным нарушением слуха и барофункции, что не является противопоказанием к летной работе. Медицинское заключение выносится с учетом остроты слуха. Небольшие рубцы без истончения на месте перфорации, известковые отложения на барабанной перепонке (при хорошей ее подвижности, нормальном слухе, подтвержденном аудиограммой, и сохранности барофункции) не дают основания для установления диагноза.

Статья 61. Стойкость и выраженность нарушения барофункции уха должна быть подтверждена ушной манометрией, отоскопированием, продуванием ушей или катетеризацией.

Расстройство барофункции уха может быть следствием нарушения проходимости Евстахиевой трубы или результатом недостаточности бароаккомодационных механизмов уха к действию перепада давления воздуха.

Медицинское заключение по пункту 61.2 выносится после лечения с учетом формы нарушения барофункции (органическое или функциональное).

Статья 62. О состоянии статокINETической устойчивости у лиц летного состава судят по вестибулярному анамнезу, результатам вестибулометрии (исследования на вращающемся кресле), по переносимости длительных полетов.

Легкие вестибуловегетативные реакции (незначительное побледнение, небольшой гипергидроз) во время вестибулометрии при хорошей переносимости полетов и отсутствии отклонений в состоянии здоровья не являются основанием для установления диагноза.

Статья 63. Кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации, и

наземный состав, поступающий на летную работу бортинженером, бортмехаником, бортрадистом, бортпроводником, должны воспринимать шепотную речь на басовую и дискантную группу слов с расстояния не менее 6 метров и иметь пороги слуха до 10 дБ по всему диапазону частот при аудиометрии.

К данной статье относится и отосклероз. Страдающие отосклерозом и перенесшие слуховосстанавливающую операцию, признаются негодными по всем графам независимо от результатов лечения.

При определении слуховой функции применяются методы исследования: акуметрия шепотом, исследование камертонами, тональная пороговая аудиометрия, речевая аудиометрия.

При вынесении медицинского заключения за основу принимаются худшие показатели остроты слуха, независимо от того, относятся они к басовой или дискантной группе слов. При этом нужно дифференцировать кохлеарный неврит от других заболеваний органа слуха и указать этиологию неврита (постинфекционный, постинтоксикационный, посттравматический, шумовой, на фоне общего атеросклероза, гипертонической болезни и т.п.). Изолированное повышение порогов для частот 4000 - 8000 Гц до 30 - 40 дБ не служит основанием для установления клинического диагноза. Эти лица подлежат наблюдению у отоларинголога.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

При первичном установлении диагноза нейросенсорной тугоухости неясной этиологии члены экипажей воздушных судов должны в установленном порядке направляться в центр профессиональной патологии для установления связи заболевания с профессиональным вредным фактором (шумом). При установлении связи заболевания с профессиональным вредным фактором (шумом) экспертное заключение выносится согласно Требованиям ФАП МО ГА-2002 с учетом рекомендаций профпатолога.

(абзац введен Приказом Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

Летному составу с кохлеарным невритом любой этиологии запрещается продление месячной нормы летного времени.

При допуске к летной работе с предельно допустимой остротой слуха авиационный персонал должен предоставить акты проверки качества ведения двустороннего радиосвязи.

Заполняется кандидатом на получение  
медицинского заключения

### ЗАЯВЛЕНИЕ О МЕДИЦИНСКОМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ

1. Фамилия, имя, отчество \_\_\_\_\_

2. Домашний адрес \_\_\_\_\_

3. Дата рождения \_\_\_\_\_ пол \_\_\_\_\_

4. Вид Медицинского заключения \_\_\_\_\_

5. Место работы \_\_\_\_\_

6. Занимаемая должность \_\_\_\_\_

(для лиц летного состава - тип воздушного судна)

7. Общее летное время \_\_\_\_\_ час., за последний год \_\_\_\_\_ час.

8. Длительность работы по данной профессии \_\_\_\_\_ лет

9. Дата предыдущего освидетельствования во ВЛЭК ГА \_\_\_\_\_

10. Имелись ли за предшествующий межкомиссионный период:

- случаи отстранения от работы - факты применения  
по состоянию здоровья? лекарственных средств?

Да	Дата отстранения
Нет	

Да	Тип лекарства
Нет	Цель (причина применения)



## МЕДИЦИНСКИЙ АНАМНЕЗ ЗА ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ МЕЖКОМИССИОННЫЙ ПЕРИОД

(заполняется авиационным персоналом путем подчеркивания слов "Да" и "Нет". При необходимости подробное изложение ответа делается в графе "Примечание")

### Примечание к пп. 1 - 13

1. Наличие частых или сильных головных болей	Да Нет
2. Приступы головокружения или случаи обморока	Да Нет
3. Аллергическая реакция (на какой аллерген?)	Да Нет
4. Зрительное нарушение или иллюзии	Да Нет
5. Нарушение сердечной деятельности	Да Нет
6. Потеря сознания по любой причине	Да Нет
7. Расстройства органов слуха	Да Нет
8. Повышение или понижение артериального давления	Да Нет
9. Расстройства функции желудка или кишечника	Да Нет
10. Расстройства функции мочевого пузыря	Да Нет
11. Нервные расстройства любого типа	Да Нет
12. Расстройства других органов и систем	Да Нет
13. Стационарное или амбулаторное лечение по поводу заболевания (какого?)	Да Нет

Я, \_\_\_\_\_, свидетельствую, что все данные (Фамилия, имя, отчество освидетельствуемого) и ответы, изложенные в настоящем заявлении, являются достоверными и полными в пределах моей осведомленности и могут быть основанием для проведения медицинского освидетельствования и вынесения медицинского заключения ВЛЭК ГА.

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г. \_\_\_\_\_  
(личная подпись)

**ЖУРНАЛ ПРОТОКОЛОВ ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА)**

Протокол заседания ВЛЭК ГА N \_\_\_\_\_ от " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
Председатель \_\_\_\_\_ Члены \_\_\_\_\_

№ п/п	Ф.И.О.	Год рожд.	Должность, место работы, общее летное время (час.)	Повод для освиде- тельствования	Жалобы, клини- ческий диагноз	Медицинское заключение, лечебно-оздо- ровительные мероприятия
1	2	3	4	5	6	7

Председатель ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) \_\_\_\_\_ (подпись)

Члены: \_\_\_\_\_ (подписи)  
\_\_\_\_\_

М.П.

Примечания. 1. На кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации, ведется отдельный журнал протоколов, в графе 4 указывается наименование учебного заведения гражданской авиации.

2. Номера протоколов ведутся с 1 января каждого года, порядковые номера в графе 1 указываются дробью: в числителе номер с начала года, в знаменателе номер на каждый день освидетельствования во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА).

3. В графе 7 указываются все рекомендации и предписания ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА), вынесенные по результатам медицинского освидетельствования.

4. Страницы журнала нумеруются и прошнуровываются. Журнал хранится у председателя ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) как документ ДСП.

5. Журнал протоколов ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) хранится тридцать лет, а на кандидатов, поступающих в учебные заведения по подготовке пилотов, штурманов, бортиженеров, бортпроводников, хранится три года.

**ПОРЯДОК УТВЕРЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ В ЦВЛЭК ГА**

ВЛЭК ГА, выносящая заключение	Категория авиационного персонала	Заключение, подлежащее утверждению
Все ВЛЭК ГА	Кандидаты из числа иностранных граждан, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников	Негоден к обучению
ВЛЭК учебных заведений гражданской авиации	Курсанты учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров, бортпроводников	Негоден к обучению
Все ВЛЭК ГА	Пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпаний (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры	Негоден к летной работе
Все ВЛЭК ГА	Пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпаний (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры	Годен к летной работе (при восстановлении ранее признанных негодными к летной работе)

Штамп ВЛЭК ГА	
СПРАВКА ВЛЭК ГА о медицинском освидетельствовании N ____	
Выдана _____	(Ф.И.О., год рождения)
в том, что ему (ей) отказано в выдаче медицинского заключения из-за несоответствия Требованиям ФАП МО ГА-2002: статья _____ _____ графа _____	
Рекомендации: _____	
Повторное освидетельствование не рекомендовано, рекомендовано через _____ месяцев (ненужное вычеркнуть)	
Отказ в выдаче медицинского заключения может быть опротестован в установленном порядке.	
Дата выдачи справки " __ " _____ 200_ г.	
Председатель ВЛЭК ГА	(подпись)
М.П.	
Штамп ВЛЭК ГА	В отдел кадров _____ (наименование авиапредприятия)
ИЗВЕЩЕНИЕ N ____ об отказе в выдаче медицинского заключения	
Гр-ну _____	(Ф.И.О. освидетельствуемого)
отказано в выдаче медицинского заключения о годности к летной работе, работе бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД, пилотом АОН из-за несоответствия Требованиям ФАП МО ГА-2002 (ст. _____).	
" __ " _____ 200_ г.	
Председатель ВЛЭК ГА	(подпись)
М.П.	

Штамп с наименованием  
учреждения

НАПРАВЛЕНИЕ  
В ЦВЛЭК ГА (ГОСПИТАЛИЗАЦИЮ, КОНСУЛЬТАЦИЮ)  
ЛЕТНОГО СОСТАВА, ДИСПЕТЧЕРОВ УВД, БОРТПРОВОДНИКОВ,  
БОРТОПЕРАТОРОВ, КУРСАНТОВ (СЛУШАТЕЛЕЙ) УЧЕБНЫХ  
ЗАВЕДЕНИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Фамилия \_\_\_\_\_  
Имя \_\_\_\_\_ Отчество \_\_\_\_\_  
Год рождения \_\_\_\_\_ Должность \_\_\_\_\_  
Тип воздушного судна \_\_\_\_\_  
Межрегиональное территориальное управление, авиапредприятие \_\_\_\_\_

Домашний адрес \_\_\_\_\_  
Направляется лично (медицинская документация)

(куда)

Цель направления \_\_\_\_\_

Диагноз \_\_\_\_\_

Медицинское заключение последней ВЛЭК ГА от "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.

- Приложения: 1. Медицинская книжка \_\_\_\_\_ экз.  
2. Медицинские карты \_\_\_\_\_ экз.  
3. Свидетельство о болезни \_\_\_\_\_ экз.  
4. Выписки, консультативные листы и др. медицинская  
документация \_\_\_\_\_ на \_\_\_\_\_ листах  
ЭКГ пленки \_\_\_\_\_ шт.

Подпись врача \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия)

"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Данные консультации (решение о госпитализации)

Подпись врача \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия)

"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Штамп с наименованием  
ВЛЭК ГА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БОЛЕЗНИ

N \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г. ВЛЭК ГА \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ освидетельствован  
(полное наименование ВЛЭК ГА)

1. Фамилия, имя, отчество \_\_\_\_\_  
(полностью)
2. Год рождения \_\_\_\_\_ Место работы \_\_\_\_\_
3. Должность \_\_\_\_\_, тип воздушного судна \_\_\_\_\_
4. Место постоянного жительства \_\_\_\_\_
5. С какого времени на летной работе \_\_\_\_\_, общее летное время \_\_\_\_\_
6. Когда и какое учебное заведение окончил \_\_\_\_\_
7. Дата предыдущего медицинского освидетельствования и заключение  
ВЛЭК ГА \_\_\_\_\_
8. Рост \_\_\_\_\_, масса тела \_\_\_\_\_, окружность груди \_\_\_\_\_
9. Жалобы \_\_\_\_\_
10. Анамнез \_\_\_\_\_  
(указать, при каких обстоятельствах и когда  
получена травма)
11. Перенесенные заболевания \_\_\_\_\_
12. Находился на лечении, обследовании \_\_\_\_\_  
(указать лечебные  
учреждения и время пребывания в них)
13. Применявшиеся лечебные мероприятия \_\_\_\_\_
14. Находился на санаторном (реабилитационном) лечении в  
межкомиссионный период \_\_\_\_\_  
(указать где, когда и результаты лечения)
15. Находился на больничном листе в межкомиссионный период \_\_\_\_\_  
(указать, по поводу какого заболевания или травмы и число дней)
16. Данные объективного обследования (по всем органам и системам)
17. Результаты специальных исследований (лабораторного,

рентгенологического, ЭКГ и др.)

---

---

18. Диагноз (на русском языке)

---

---

19. Медицинское заключение ВЛЭК ГА:

На основании статьи \_\_\_\_\_, графы \_\_\_\_\_ Требований  
ФАП МО ГА-2002 \_\_\_\_\_

---

(полностью указать медицинское заключение ВЛЭК ГА)

20. Лечебно-профилактические и другие рекомендации ВЛЭК ГА \_\_\_\_\_

---

21. Цель направления в ЦВЛЭК ГА \_\_\_\_\_

---

---

Приложение: медицинская документация.

Председатель ВЛЭК ГА \_\_\_\_\_

(подпись)

М.П.

Дата направления в ЦВЛЭК ГА " \_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Заключение ЦВЛЭК ГА: \_\_\_\_\_

---

---

Рекомендации:

---

---

" \_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Председатель ЦВЛЭК ГА \_\_\_\_\_

(подпись)

М.П.

СОГЛАСОВАНО УТВЕРЖДАЮ  
Руководитель авиапредприятия Председатель ВЛЭК ГА

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г. " \_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ**

по результатам медицинского освидетельствования  
летного состава, диспетчеров УВД, бортпроводников,  
бортоператоров и пилотов АОН \_\_\_\_\_  
авиапредприятия, организации гражданской авиации,  
проведенного ВЛЭК ГА \_\_\_\_\_  
в период с "\_\_" \_\_\_\_\_ по "\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.

1. Признаны негодными			
N п/п	Ф.И.О.	Должность	Причины
2. Нуждаются в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием во ВЛЭК ГА			
N п/п	Ф.И.О.	Должность	Рекомендации ВЛЭК ГА
3. Подлежат лечению (оздоровлению) в межкомиссионный период			
N п/п	Ф.И.О.	Должность	Рекомендации ВЛЭК ГА

Врач авиационного предприятия \_\_\_\_\_  
(подпись)

Примечание. Заключительный акт составляется в трех экземплярах (для врача авиационного предприятия, председателя ВЛЭК ГА и руководства авиационного предприятия). В учебных заведениях гражданской авиации заключительный акт составляется отдельно на летный состав и курсантов.



## **ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ДИСПЕТЧЕРОВ УВД НА ПРЕДПОЛЕТНОМ КОНТРОЛЕ И ПЕРЕД ЗАСТУПЛЕНИЕМ НА ДЕЖУРСТВО**

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

1. Допуск к полетам (управлению воздушным движением) по состоянию здоровья членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации и диспетчеров управления воздушным движением осуществляется на предполетном (предсменном) медицинском осмотре в ходе предполетного (предсменного) контроля готовности к полетам.

Предполетный медицинский осмотр членов экипажей гражданских воздушных судов и предсменный медицинский осмотр диспетчеров управления воздушным движением (далее - диспетчер УВД) перед заступлением на дежурство (далее - предполетный (предсменный) медицинский осмотр) проводится медицинскими работниками гражданской авиации (врач, фельдшер) в помещении здравпункта организации гражданской авиации.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

1.1. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр направлен на своевременное выявление лиц, которые по состоянию здоровья не могут быть допущены к выполнению полета, а диспетчеры УВД - к управлению воздушным движением.

1.2. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр проводится в индивидуальном порядке. Во время осмотра присутствие других членов экипажа (диспетчеров УВД) и посторонних лиц не допускается.

Перед проведением предполетного (предсменного) медицинского осмотра дежурный медицинский работник гражданской авиации проверяет у членов экипажа, диспетчеров УВД свидетельство авиационного специалиста гражданской авиации и медицинское заключение ВЛЭК ГА.

1.3. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр проводится:

- членам экипажей воздушного судна;
- проверяющим, включенным в задание на полет;
- пилотам авиации общего назначения;
- диспетчерам УВД;
- инструкторам парашютной службы, парашютистам;
- слушателям командного факультета Академии гражданской авиации;
- курсантам учебных заведений гражданской авиации;
- авиационному персоналу, включенному в задание на полет.

1.4. Предполетный медицинский осмотр члены летного и кабинного экипажа проходят перед началом полетов, но не ранее чем за 2 часа до вылета.

1.5. Бортинженерам (бортмеханикам), бортпроводникам, выполняющим специальные полеты, разрешается проходить предполетный медицинский осмотр за 3,5 часа до вылета.

1.6. При задержке вылета на 6 часов и более предполетный медицинский осмотр проводится повторно.

1.7. Предполетный медицинский осмотр членов экипажа гражданского воздушного судна, выполняющего в течение рабочего времени несколько рейсов, проводится один раз перед вылетом.

1.8. Резервные экипажи проходят медицинский осмотр перед заступлением в резерв, а также перед вылетом, если с момента прохождения медицинского осмотра прошло 6 часов и более.

1.9. При выполнении полетов на авиационных работах с временных аэродромов, где

отсутствуют штатные медицинские работники гражданской авиации, а также перед вылетом с иностранного аэродрома (при выполнении международных полетов) предполетный медицинский осмотр не проводится. Решение о допуске членов летного и кабинного экипажей к полетам принимает командир воздушного судна.

1.10. Послеполетный (послесменный) медицинский осмотр членов летного и кабинного экипажей, диспетчеров УВД проводится по медицинским показаниям.

1.11. Весь персонал смены УВД проходит предсменный медицинский осмотр не ранее чем за 1 час перед заступлением на дежурство. Руководитель полетов медицинский осмотр проходит последним и обеспечивает своевременную явку на предсменный медицинский осмотр персонала всей смены УВД.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

При дежурстве смен ограниченной численности (до двенадцати человек) в отдаленных от основной базы местностях предсменный медицинский осмотр не проводится. Перечень таких смен определяется руководителем регионального управления воздушного транспорта Минтранса России на основании доклада главного специалиста управления по авиационной медицине. Решение о допуске к работе по управлению воздушным движением в этих случаях принимает руководитель полетов (старший диспетчер).

(абзац введен Приказом Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

1.12. Медицинский осмотр инструкторов парашютной службы (парашютистов), выполняющих в течение рабочего времени несколько прыжков, проводится один раз, но не ранее чем за 1 час перед первым прыжком.

1.13. Предполетный медицинский осмотр слушателей командного факультета Академии гражданской авиации, курсантов учебных заведений гражданской авиации, выполняющих в течение летного дня несколько полетов, проводится один раз, но не ранее чем за 2 часа перед первым полетом.

1.14. Медицинский осмотр авиационного персонала, включенного в задание на полет, проводится вместе с членами экипажа с предъявлением медицинского заключения о допуске по состоянию здоровья для полетов на воздушных судах от медицинского учреждения гражданской авиации.

1.15. Членам экипажей воздушных судов других видов авиации предполетный медицинский осмотр проводится медицинскими работниками гражданской авиации в соответствии с настоящими Требованиями.

1.16. Авиационные специалисты, перечисленные в п. 1.3, в случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного (предсменного) отдыха, нарушения режима питания докладывают о своем состоянии по команде и обращаются за медицинской помощью.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

1.17. Члены экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеры УВД, авиаспециалисты, участвующие в полете, не прошедшие предполетный (предсменный) медицинский осмотр, медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА, полугодовые (годовые) медицинские осмотры у врача аэропорта (эксплуатанта), а также в случае установления у них факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств, нарушения предполетного (предсменного) режима к выполнению полета (дежурству) не допускаются.

2. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр включает:

2.1. Опрос, при котором должны быть выяснены жалобы на состояние здоровья, условия предполетного (предсменного) отдыха, продолжительность и качество сна, режим питания. Оценивается речь, мимика, эмоциональное состояние (спокойное, заторможенное, возбужденное).

2.2. Осмотр включает: определение отклонений от обычного поведения, внешнего вида, окраски и состояния кожных покровов (бледность, гиперемия, акроцианоз, желтушность склер, отек век и т.д.), осмотр миндалин, слизистой мягкого и твердого неба задней стенки глотки, языка, реакции зрачков на свет, а также соответствие летного обмундирования условиям полета.

2.3. Исследование пульса проводят пальпацией лучевой артерии. Определяют его частоту, ритм, напряжение, наполнение, величину, форму в течение 30 секунд с пересчетом на 1 минуту. Летный состав допускается к полетам, диспетчер УВД к дежурству при частоте пульса не более 90 ударов в минуту и не менее 60 ударов в минуту.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

В случае, когда частота пульса, выходящая за вышеуказанные пределы, является индивидуальным вариантом нормы, допуск к полетам (управлению воздушным движением) осуществляется на основании записи об этом председателя врачебно-летной экспертной комиссии на оборотной стороне медицинского заключения в графе "Заключение".

2.4. Членам экипажей, выполняющим специальные полеты, дополнительно проводится измерение артериального давления и температуры тела.

2.5. По показаниям проводятся дополнительные исследования: измерение артериального давления, температуры тела, освидетельствование для установления факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств.

2.6. Летный состав допускается к полетам, диспетчер УВД к дежурству при артериальном давлении не более 140/90 мм рт. ст. и не менее 100/60 мм рт. ст. В случае, когда величина артериального давления, выходящая за вышеуказанные пределы, является индивидуальным вариантом нормы, допуск к полетам (управлению воздушным движением) осуществляется на основании записи об этом председателя врачебно-летной экспертной комиссии на оборотной стороне медицинского заключения в графе "Заключение".

### 3. Оформление документации.

3.1. Журнал предполетного (предсменного) медицинского осмотра (приложения N 1 и N 2):

записи ведет дежурный медицинский работник гражданской авиации, заполняя все графы журнала;

при отсутствии жалоб на состояние здоровья член экипажа (диспетчер УВД), авиационный специалист, участвующий в полете, расписывается в графе "Подпись члена экипажа (диспетчера УВД)";

при отсутствии жалоб, объективных признаков заболевания в ходе медицинского осмотра, утомления и нарушения предполетного (предсменного) режима отдыха дежурный медицинский работник гражданской авиации делает запись о допуске к полету (управлению воздушным движением) и расписывается.

Журнал должен быть пронумерован, страницы пронумерованы, подписан руководителем медицинского учреждения гражданской авиации и скреплен печатью.

3.2. После прохождения медицинского осмотра последним членом экипажа дежурный медицинский работник гражданской авиации в задание на полет ставит штамп с наименованием здравпункта аэропорта (эксплуатанта), вписывает число, месяц, часы и минуты (время местное), количество членов экипажа и авиационного персонала, допущенных к полету, и расписывается.

Медицинский работник гражданской авиации не имеет права делать дополнительные записи или исправления в задании на полет.

3.3. В случае отстранения от полета (управления воздушным движением) при наличии жалоб, заболевания, утомления, недостаточного предполетного (предсменного) отдыха, нарушения режима питания, установления факта употребления алкогольных напитков или наркотических средств медицинский работник делает запись в журнале отстранения от полетов (дежурства) (приложение N 3), выдает справку об отстранении от полета (дежурства) (приложение N 4), докладывает руководителю полетов, диспетчеру аэродромно-диспетчерского пункта и направляет в лечебное учреждение.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

3.4. В случае подозрения на употребление членом экипажа (диспетчером УВД)

психоактивных веществ медицинское освидетельствование для установления факта их употребления проводится на предполетном (предсменном) медицинском осмотре.

Медицинское освидетельствование проводится по направлению руководящего состава организации гражданской авиации, инспекции по государственному надзору за безопасностью полетов, а также руководителей подразделений, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств. Направление на медицинское освидетельствование оформляется письменно (приложение N 6).

3.4.1. Медицинское освидетельствование для установления факта употребления психоактивных веществ проводится в помещении здравпункта, амбулатории, медико-санитарной части организации гражданской авиации, имеющих соответствующую лицензию.

Медицинское освидетельствование проводит врач, прошедший обучение по программе медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивных веществ.

При отсутствии в штате организации гражданской авиации врача и значительной удаленности аэропорта от медицинских учреждений здравоохранения разрешается проведение медицинского освидетельствования фельдшером после его обучения по программе подготовки по вопросам проведения медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивных веществ.

3.4.2. Освидетельствуемый должен быть поставлен в известность о проводимом исследовании.

3.4.3. Основой медицинского заключения о состояниях, связанных с употреблением психоактивных веществ, служат объективные данные клинического исследования.

Кроме того, обязательно проводятся исследования выдыхаемого воздуха, мочи или слюны.

3.4.4. Обязательным является применение не менее двух биохимических реакций и их повторное проведение через 20 минут.

3.4.5. При подозрении на употребление обследуемым наркотических средств или психотропных веществ, при наличии клинической картины опьянения, отсутствии запаха алкоголя изо рта и отрицательных результатах биопроб на алкоголь проводится медицинское освидетельствование с применением экспресс-диагностики содержания наркотического средства или психотропного вещества в моче.

Одна часть пробы мочи в опечатанном виде должна быть отправлена на экспертизу в химико-токсикологическую лабораторию. Вторая часть исследуемой мочи, взятой у освидетельствуемого, хранится в медицинском учреждении гражданской авиации в течение 35 дней для возможных контрольных исследований.

3.4.6. Основными требованиями к методам, приборам и аппаратуре при проведении медицинского освидетельствования является соответствие их требованиям нормативных актов Российской Федерации.

3.4.7. При получении положительных результатов медицинского обследования по факту употребления психоактивных веществ освидетельствуемый направляется на медицинское освидетельствование в определенное медицинское учреждение наркологического профиля.

3.4.8. По результатам медицинского освидетельствования медицинским работником составляется акт медицинского освидетельствования (приложение N 7).

3.4.9. В медицинское учреждение здравоохранения освидетельствуемый направляется при наличии письменного направления не позднее двух часов с момента проведения пробы.

3.4.10. Результаты исследований не должны сообщаться обследуемому до окончания всей процедуры медицинского освидетельствования.

3.4.11. В случае отказа освидетельствуемого от медицинского обследования факт отказа от медицинского обследования заносится в акт и заверяется подписью врача и обследуемого.

3.4.12. Акт медицинского освидетельствования оформляется в трех экземплярах, подписывается врачом (фельдшером), проводившим медицинское освидетельствование, и освидетельствуемым. Сокращения, исправления и прочерки в акте не допускаются.

Отказ освидетельствуемого от подписи заносит в акт, заверяют подписью врача

(фельдшера), проводившего медицинское освидетельствование.

3.4.13. Первый экземпляр акта направляется руководителю организации гражданской авиации, сотрудник которой проходил медицинское освидетельствование, второй - главному специалисту (по авиационной медицине) межрегионального территориального управления воздушного транспорта Минтранса России, третий экземпляр остается в медицинском учреждении гражданской авиации, где проводилось медицинское освидетельствование.

3.4.14. При установлении факта употребления членом экипажа воздушного судна или диспетчером УВД психоактивного вещества врач (фельдшер), проводивший медицинское освидетельствование, в течение суток по телефону, факсу или электронной почте информирует главного специалиста по авиационной медицине регионального управления воздушного транспорта Минтранса России и отдел авиационной медицины и охраны труда Управления персонала и учебных заведений гражданской авиации Минтранса России об отстранении от полетов (дежурства) с указанием фамилии, имени, отчества, возраста, должности, принадлежности освидетельствуемого к организации гражданской авиации и даты медицинского освидетельствования.

(п. 3.4 в ред. Приказа Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

3.5. Сведения о результатах предполетного (предсменного) медицинского осмотра в соответствии с приложением N 5 ежегодно к 1 февраля представляются медицинским учреждением гражданской авиации в отдел авиационной медицины и охраны труда Управления персонала и учебных заведений гражданской авиации Минтранса России.

Приложение N 1  
к Требованиям к состоянию здоровья членов  
экипажей гражданских воздушных судов  
Российской Федерации и диспетчеров УВД  
на предполетном контроле и перед  
заступлением на дежурство

Аэропорт \_\_\_\_\_  
Организация \_\_\_\_\_  
Структурное подразделение \_\_\_\_\_

ЖУРНАЛ N \_\_\_\_\_  
ПРЕДПОЛЕТНОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСМОТРА ЧЛЕНОВ  
ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Начало ведения журнала \_\_\_\_\_

Окончание ведения журнала \_\_\_\_\_

Номер по порядку	Дата и время осмотра, ч, мин.	Фамилия, инициалы	Должность	Номер рейса по вылету	Дата и время вылета (план), ч, мин.	Номер борта	Дата и время последнего прилета, ч, мин.
1	2	3	4	5	6	7	8

Жалобы	Подпись члена экипажа	Частота пульса	Состояние слизистых зева	По показаниям			Заклещенные	Должность и подпись медицинского работника
				проведения	температура	артериальное давление		
9	10	11	12	13	14	15	16	17

В этой книге пронумеровано и  
прошнуровано \_\_\_\_\_ страниц и  
прописью  
опечатано печатью

М.П. \_\_\_\_\_  
должность подпись расшифровка подписи

" \_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Приложение N 2  
к Требованиям к состоянию здоровья членов  
экипажей гражданских воздушных судов  
Российской Федерации и диспетчеров УВД  
на предполетном контроле и перед  
заступлением на дежурство

Аэропорт \_\_\_\_\_  
Организация \_\_\_\_\_  
Структурное подразделение \_\_\_\_\_

ЖУРНАЛ N \_\_\_\_\_  
ПРЕДСМЕННОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСМОТРА ДИСПЕТЧЕРОВ УВД

Начало ведения журнала \_\_\_\_\_

Окончание ведения журнала \_\_\_\_\_

Номер по порядку	Дата и время осмотра, ч, мин.	Фамилия, инициалы	Должность	Жалобы	Подпись диспетчера
1	2	3	4	5	6

Частота пульса	Состояние слизистых и зева	Заключение	Должность и медицинский работник	подпись
7	8	9	10	

В этой книге пронумеровано и  
прошнуровано \_\_\_\_\_ страниц и  
прописью  
опечатано  
М.П. \_\_\_\_\_  
должность подпись расшифровка подписи

" \_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Приложение N 3  
к Требованиям к состоянию здоровья членов  
экипажей гражданских воздушных судов  
Российской Федерации и диспетчеров УВД  
на предполетном контроле и перед  
заступлением на дежурство

Аэропорт \_\_\_\_\_  
Организация \_\_\_\_\_  
Структурное подразделение \_\_\_\_\_

ЖУРНАЛ N \_\_\_\_\_  
ОТСТРАНЕНИЯ ОТ ПОЛЕТОВ (ДЕЖУРСТВ)

Начало ведения журнала \_\_\_\_\_

Окончание ведения журнала \_\_\_\_\_

Номер по порядку	Дата и время осмотра, ч, мин.	Фамилия, имя, отчество	Должность	Наименование организации или подразделения	Причина отстранения от полетов (дежурств)	Должность и подпись медицинского работника
1	2	3	4	5	6	7

Куда направлен отстраненный	Когда и кому сообщено об отстранении	Когда и кем допущен к летной работе (дежурству)
8	9	10

В этой книге пронумеровано и  
прошнуровано \_\_\_\_\_ страниц и  
прописью  
опечатано

М.П. \_\_\_\_\_  
должность подпись расшифровка подписи

" \_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.



Приложение N 4  
к Требованиям к состоянию здоровья членов  
экипажей гражданских воздушных судов  
Российской Федерации и диспетчеров УВД  
на предполетном контроле и перед  
заступлением на дежурство

Штамп медицинского учреждения

СПРАВКА N \_\_\_\_\_  
ОБ ОТСТРАНЕНИИ ОТ ПОЛЕТА (ДЕЖУРСТВА)

\_\_\_\_\_  
фамилия, инициалы, должность, наименование организации  
или структурного подразделения  
отстранен от полета (дежурства) на предполетном (предсменном)  
медицинском осмотре

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_ ч \_\_ мин.

Предварительный диагноз \_\_\_\_\_

Краткие объективные данные \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Дата явки к врачу \_\_\_\_\_ " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.  
наименование  
лечебного учреждения

\_\_\_\_\_  
должность                      подпись                      расшифровка подписи

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Треугольный штамп для справок

Приложение N 5  
к Требованиям к состоянию здоровья членов  
экипажей гражданских воздушных судов  
Российской Федерации и диспетчеров УВД  
на предполетном контроле и перед  
заступлением на дежурство

Организация \_\_\_\_\_  
Структурное подразделение \_\_\_\_\_

Дата составления  
" \_ " \_\_\_\_\_ г.

СВЕДЕНИЯ  
О ПРЕДПОЛЕТНЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРАХ ЛЕТНОГО СОСТАВА,  
БОРТПРОВОДНИКОВ, БОРТОПЕРАТОРОВ, ДИСПЕТЕЧЕРОВ УВД, ИНЖЕНЕРНО-  
ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРСОНАЛА ЗА 20 ГОД

Наименование показателя	Командно-летный состав	Самолеты		Вертолеты		Штурманы	Бортинженеры бортмеханики бортрадисты	Всего летного состава	Бортпроводники	Бортоператоры	Диспетчеры УВД	Иные технический персонал, менеджеры
		ВС	2-е пилоты	ВС	2-е пилоты							
Осмотрено, чел.												
Отстранено, чел.												
всего,												
из них в связи с:												
- острым заболеванием												
- обострением хронического заболевания												
- недостаточным предполетным отдыхом												
- непрохождением квартального медицинского осмотра												
- употреблением алкоголя												
- прочим причинам												

Руководитель подразделения \_\_\_\_\_  
подпись \_\_\_\_\_ расшифровка подписи \_\_\_\_\_

Приложение N 6  
к Требованиям к состоянию здоровья членов  
экипажей гражданских воздушных судов  
Российской Федерации и диспетчеров УВД  
на предполетном контроле и перед  
заступлением на дежурство

(введено Приказом Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

НАПРАВЛЕНИЕ  
НА МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ  
ФАКТА УПОТРЕБЛЕНИЯ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ

1. Фамилия, имя, отчество лица, направляемого на медицинское освидетельствование \_\_\_\_\_
2. Место работы, должность \_\_\_\_\_
3. Причина направления на освидетельствование \_\_\_\_\_
4. Дата и время (московское) выдачи направления \_\_\_\_\_
5. Фамилия, имя, отчество, должность лица, выдавшего направление \_\_\_\_\_

Подпись должностного лица, выдавшего направление

М.П.

Приложение N 7  
к Требованиям к состоянию здоровья членов  
экипажей гражданских воздушных судов  
Российской Федерации и диспетчеров УВД  
на предполетном контроле и перед  
заступлением на дежурство

(введено Приказом Минтранса РФ от 28.04.2003 N 125)

АКТ  
МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ  
ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ ФАКТА УПОТРЕБЛЕНИЯ  
АЛКОГОЛЯ И СОСТОЯНИЯ ОПЬЯНЕНИЯ

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

1. Фамилия, имя, отчество \_\_\_\_\_  
Возраст (год рождения) \_\_\_\_\_

Где и кем работает \_\_\_\_\_

Кем и когда (точное время) направлен на медицинское  
освидетельствование \_\_\_\_\_

Дата и точное время медицинского освидетельствования \_\_\_\_\_

Кем освидетельствован (врач, фельдшер) \_\_\_\_\_

2. Причина освидетельствования: пребывание на рабочем месте в  
состоянии опьянения (алкогольного, наркотического) \_\_\_\_\_

3. Внешний вид испытуемого: состояние одежды, кожи, наличие  
повреждений (ранения, ушибы и т.д.) \_\_\_\_\_

4. Поведение: напряжен, замкнут, раздражен, возбужден, агрессивен,  
эйфоричен, болтлив, суетлив, настроение неустойчиво, сонлив,  
заторможен, жалуется на свое состояние (на что именно) \_\_\_\_\_

5. Состояние сознания, ориентировка в месте, времени, ситуации и  
собственной личности \_\_\_\_\_

6. Речевая способность: связность изложения, нарушение  
артикуляции, смазанность речи и др. \_\_\_\_\_

7. Вегетативно-сосудистая реакция (состояние кожных покровов,  
слизистых глаз, языка, потливость, слюнотечение) \_\_\_\_\_

Дыхание: учащенное, замедленное \_\_\_\_\_

Пульс \_\_\_\_\_ артериальное давление \_\_\_\_\_

Зрачки: сужены, расширены, реакция на свет \_\_\_\_\_

Нистагм \_\_\_\_\_

8. Двигательная сфера \_\_\_\_\_

Мимика: вялая, оживленная \_\_\_\_\_

Походка (шатающаяся, разбрасывание ног при ходьбе), ходьба с  
быстрыми поворотами (пошатывание при поворотах), стояние в пробе  
Ромберга \_\_\_\_\_

Точные движения (поднять монету с пола, пальце-носовая проба) \_\_\_\_\_

Дрожание век, языка, пальцев рук \_\_\_\_\_

9. Имеются ли признаки нервно-психического заболевания, органического поражения центральной нервной системы, физического истощения. Перенесенные травмы (со слов испытуемого) \_\_\_\_\_

10. Сведения о последнем употреблении алкоголя, лекарственных (наркотических) средств: субъективные, объективные (по документам и другим источникам) \_\_\_\_\_

11. Запах алкоголя или другого вещества изо рта \_\_\_\_\_

12. Наличие алкоголя или другого вещества в выдыхаемом воздухе и биологических средах организма:

а) воздух исследовался на приборе \_\_\_\_\_ методом Рапортора, индикаторной трубкой \_\_\_\_\_

Время и результаты исследования \_\_\_\_\_  
повторного исследования \_\_\_\_\_

б) биологическая среда(ы) (моча, слюна, кровь) исследовались \_\_\_\_\_

методами \_\_\_\_\_ время отбора пробы \_\_\_\_\_

Время и результаты исследования \_\_\_\_\_

13. Другие данные медицинского осмотра или предъявленных документов \_\_\_\_\_

14. ЗАКЛЮЧЕНИЕ - состояние обследуемого квалифицируется (необходимое подчеркнуть):

трезв, признаков употребления алкоголя нет;

установлен факт употребления алкоголя, признаков опьянения

нет;

алкогольное опьянение;

состояние одурманивания, вызванное наркотическими или другими веществами (при этом указывается установленная экспресс-тестированием группа веществ) \_\_\_\_\_

состояние одурманивания, вызванное неустановленным веществом.

Подпись медицинского работника, проводившего медицинское освидетельствование \_\_\_\_\_

15. Подпись испытуемого об ознакомлении с результатами медицинского освидетельствования \_\_\_\_\_

# МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПРИКАЗ

от 23 декабря 2009 г. N 249

### **ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ"**

В соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616) приказываю:

1. Утвердить Федеральные авиационные правила "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации" согласно приложению N 1 к настоящему Приказу.

2. Внести в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 4 февраля 2003 г. N 11 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации" (зарегистрирован Минюстом России 24 марта 2003 г., регистрационный N 4314) с изменениями, внесенными Приказами Минтранса России от 23 декабря 2005 г. N 154 (зарегистрирован Минюстом России 27 января 2006 г., регистрационный N 7419), от 25 июля 2007 г. N 103 (зарегистрирован Минюстом России 8 октября 2007 г., регистрационный N 10261) и от 12 февраля 2009 г. N 24 (зарегистрирован Минюстом России 2 марта 2009 г., регистрационный N 13451), изменения согласно приложению N 2 к настоящему Приказу.

Министр  
И.Е.ЛЕВИТИН

# **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ"**

## **I. Общие положения**

1. Настоящие Федеральные авиационные правила "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации" (далее - Правила) разработаны в соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616).

2. Правила устанавливают сертификационные требования к физическим, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы, порядок проведения сертификации физических, юридических лиц, намеревающихся получить сертификат эксплуатанта или внести в него изменения, порядок выдачи указанным лицам сертификата эксплуатанта, внесения в него изменений и выдачи его дубликата.

## **II. Порядок проведения сертификации**

3. Заявление на получение сертификата эксплуатанта или внесение в него изменений (далее - заявление) направляется в территориальный орган уполномоченного органа в области гражданской авиации (далее - территориальный орган) физическим, юридическим лицом, намеревающимся получить сертификат эксплуатанта или внести в него изменения (далее - заявитель).

4. В заявлении указываются:

для юридического лица - полное и, если имеется сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, юридического лица, организационно-правовая форма юридического лица, его юридический адрес, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица и номер документа, подтверждающего факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц; для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, адрес его места жительства, данные документа, удостоверяющего личность физического лица;

фактический (почтовый) адрес заявителя;

контактные телефоны, факс заявителя;

цель проведения сертификации (получение сертификата эксплуатанта, внесение изменений в сертификат эксплуатанта);

аэродром (посадочная площадка) базирования воздушных судов заявителя;

заявляемые виды авиационных работ;

заявляемые к использованию воздушные суда с указанием их типа (наименования), государственного и регистрационного опознавательных знаков;

авиационный персонал заявителя с указанием фамилий, имен и отчеств, а также квалификаций и видов работ, выполнение которых разрешено квалификационными отметками.

5. Для получения сертификата эксплуатанта к заявлению прилагаются заверенные надлежащим образом копии:

для юридического лица - документов о государственной регистрации; для физического лица - документа, удостоверяющего личность;  
свидетельств о регистрации гражданских воздушных судов;  
сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов;  
документов, подтверждающих страхование, предусмотренное статьями 131, 132 и 135 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации";  
руководства по производству полетов;  
сертификатов (свидетельств) членов экипажей воздушных судов и лиц инженерно-технического персонала с квалификационными отметками, подтверждающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении заявленных видов работ.

6. Для внесения изменений в сертификат эксплуатанта к заявлению прилагаются указанные в пункте 5 настоящих Правил документы, относящиеся к заявляемым изменениям.

7. Заявление рассматривается территориальным органом в срок до 10 рабочих дней с момента получения заявления, а при внесении изменений в сертификат эксплуатанта - в срок до 5 рабочих дней с момента получения заявления.

8. В процессе рассмотрения заявления и приложенных к нему документов территориальный орган определяет их соответствие сертификационным требованиям, установленным настоящими Правилами.

9. При положительных результатах рассмотрения заявления территориальный орган оформляет сертификат эксплуатанта, вносит изменения в сертификат эксплуатанта.

В сертификате эксплуатанта указываются:

слова "Министерство транспорта Российской Федерации" и наименование территориального органа, выдавшего сертификат эксплуатанта;

слова "Сертификат эксплуатанта N" и номер сертификата эксплуатанта;

для юридического лица - полное наименование юридического лица, его юридический адрес; для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, адрес его места жительства;

слова "соответствует требованиям воздушного законодательства Российской Федерации к физическим лицам, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы, и может осуществлять авиационные работы в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в спецификации настоящего сертификата эксплуатанта, являющейся его неотъемлемой частью.";

слова "Настоящий сертификат эксплуатанта действителен до" и дата окончания действия сертификата эксплуатанта.

К сертификату эксплуатанта прикладывается спецификация, являющаяся неотъемлемой частью сертификата эксплуатанта, в которой указываются:

слова "Спецификация сертификата эксплуатанта", номер и дата выдачи сертификата эксплуатанта;

фактический (почтовый) адрес эксплуатанта;

контактные телефоны, факс эксплуатанта;

аэродром (посадочная площадка) базирования воздушных судов эксплуатанта;

разрешенные виды авиационных работ;

разрешенные к использованию воздушные суда с указанием их типа (наименования), государственного и регистрационного опознавательных знаков.

10. Оформленный сертификат эксплуатанта подписывается руководителем территориального органа с указанием даты, заверяется печатью территориального органа и выдается заявителю.



11. В случае отказа в выдаче сертификата эксплуатанта или внесения в него изменений территориальный орган направляет заявителю письменное уведомление с указанием причин отказа.

Решение об отказе принимается территориальным органом в случае недостоверности содержащихся в заявлении данных или их несоответствия требованиям, указанным в пунктах 4 и 5 настоящих Правил.

Заявитель может обжаловать указанное решение в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

12. Сертификат эксплуатанта выдается сроком на 3 года.

13. Копия сертификата эксплуатанта, заявление и приложенные к нему документы хранятся в территориальном органе.

Информация о выдаче сертификата эксплуатанта или внесении в него изменений направляется территориальным органом в течение 3 рабочих дней в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложено ведение реестра выданных сертификатов.

14. В случае нарушения обладателем сертификата эксплуатанта ограничений, изложенных в сертификате эксплуатанта, а также воздушного законодательства Российской Федерации могут быть введены ограничения в действие сертификата эксплуатанта, его действие может быть приостановлено или сертификат эксплуатанта может быть аннулирован в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

15. Для получения дубликата сертификата эксплуатанта эксплуатант направляет в территориальный орган заявление о выдаче дубликата сертификата эксплуатанта, в котором указываются:

для юридического лица - организационно-правовая форма и наименование юридического лица; для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, данные документа, удостоверяющего личность физического лица;

причина непригодности к дальнейшему использованию подлинника сертификата эксплуатанта (порча, утеря).

Выдача дубликата сертификата эксплуатанта осуществляется территориальным органом в срок до 5 рабочих дней с момента получения заявления о выдаче дубликата сертификата эксплуатанта.

На дубликате сертификата эксплуатанта в левом верхнем углу делается надпись "Дубликат".

### **III. Сертификационные требования**

16. Эксплуатант имеет воздушные суда на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, оборудованные для выполнения заявленных видов работ и имеющие сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), обеспечивает поддержание летной годности, выполнение правил подготовки и выполнения полетов воздушных судов.

17. Эксплуатант принимает на работу авиационный персонал, имеющий свидетельства с квалификационными отметками, дающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении конкретных видов авиационных работ, осуществляет подготовку и переподготовку указанного авиационного персонала, формирует экипажи воздушных судов.

18. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

19. Эксплуатант имеет на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании производственные помещения, транспорт и иную технику, необходимые для выполнения заявленных видов авиационных работ.

20. Эксплуатант обеспечивает обязательные виды страхования, предусмотренные статьями 131, 132 и 135 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации".

21. Эксплуатант разрабатывает и утверждает руководство по производству полетов в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645), и обеспечивает его выполнение авиационным персоналом.

22. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование.

23. Эксплуатант обеспечивает предоставление экипажам воздушных судов метеорологической и аэронавигационной информации.

24. Эксплуатант организует заправку воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами.

ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ  
4 ФЕВРАЛЯ 2003 Г. N 11**"ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ  
"СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ КОММЕРЧЕСКОЙ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ"  
(ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 24 МАРТА 2003 Г.,  
РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 4314)**

В Приказе Министерства транспорта Российской Федерации от 4 февраля 2003 г. N 11 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации" (зарегистрирован Минюстом России 24 марта 2003 г., регистрационный N 4314) с изменениями, внесенными Приказами Минтранса России от 23 декабря 2005 г. N 154 (зарегистрирован Минюстом России 27 января 2006 г., регистрационный N 7419), от 25 июля 2007 г. N 103 (зарегистрирован Минюстом России 8 октября 2007 г., регистрационный N 10261) и от 12 февраля 2009 г. N 24 (зарегистрирован Минюстом России 2 марта 2009 г., регистрационный N 13451):

- 1) в заголовке Приказа, пункте 1 Приказа и названии Федеральных авиационных правил слова "эксплуатантам коммерческой гражданской авиации" заменить словами "физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки";
- 2) в пунктах 12, 17, 18, 19, 44, 91 и 102 Федеральных авиационных правил, в приложении N 3 к Федеральным авиационным правилам исключить слова "и/или авиационных работ";
- 3) в пункте 17 Федеральных авиационных правил исключить слова "и/или для выполнения авиационных работ";
- 4) в пунктах 27 и 58 Федеральных авиационных правил, в приложениях N 2 и 3 к Федеральным авиационным правилам исключить слова "и авиационных работ";
- 5) в пункте 27 Федеральных авиационных правил исключить слова "или авиационными работами";
- 6) пункты 30 и 31 Федеральных авиационных правил исключить;
- 7) в приложении N 1 к Федеральным авиационным правилам исключить слова "и авиационные работы".

# МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПРИКАЗ

от 26 сентября 2012 г. N 362

### ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

В соответствии со статьей 71 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 30 (ч. I), ст. 4590, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318), в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации".

2. Признать приказ Федеральной аэронавигационной службы от 14 ноября 2007 г. N 109 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 6 декабря 2007 г., регистрационный N 10627) утратившим силу.

Министр  
М.Ю.СОКОЛОВ

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"**

### **I. Общие положения**

1.1. Федеральные авиационные правила "Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации" (далее - Правила) разработаны в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации, с учетом Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 10 "Авиационная электросвязь" к Конвенции о международной гражданской авиации, Правил аэронавигационного обслуживания, содержащихся в PANS ATM Doc 4444, определяют правила и порядок ведения радиосвязи и содержат типовую фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами управления воздушным движением (далее - диспетчер УВД) органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - орган ОВД) в воздушном пространстве Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, а также при работе на площади маневрирования аэродромов и на перронах различных транспортных и аэродромных средств.

1.2. Настоящие Правила обязательны для исполнения всеми абонентами и предназначены для сокращения продолжительности и упорядочения, повышения надежности и качества радиообмена по каналам речевой связи при взаимодействии между диспетчерами УВД и экипажами воздушных судов, лицами групп руководства полетами органов ОВД, персоналом наземных служб при работе на летном поле различных транспортных средств.

1.3. Требования настоящих Правил не распространяются на порядок ведения радиосвязи и фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов государственной авиации и экспериментальной авиации в воздушном пространстве, выделенном для этих видов авиации, и их пунктами управления, а также между специалистами наземных служб аэродромов государственной авиации и экспериментальной авиации при работе на летном поле различных транспортных средств.

### **II. Общие правила радиообмена**

2.1. Авиационную электросвязь при радиообмене с диспетчерами УВД, лицами группы руководства полетами (далее - диспетчер) органов ОВД осуществляет командир воздушного судна или по его поручению один из членов экипажа воздушного судна, а по наземным каналам связи диспетчеры и уполномоченные на то должностные лица (специалисты) наземных служб аэропорта (аэродрома).

2.1.1. Радиопереговоры должны быть краткими, вестись с соблюдением правил произношения отдельных слов, четкой дикцией, исключением слов-паразитов и звуков запинания. Допускается использование слов приветствия и благодарности.

2.1.2. При радиообмене допускаются некоторые сокращения, благодаря их общепринятому использованию, ставшие частью авиационной терминологии, которые произносятся словами без использования алфавита для передачи букв, т.е. непосредственным чтением (например: ILS, QNH, RVR).

2.1.3. В аэропортах, где задействована автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и вылетающих воздушных судов (АТИС) или автоматическая передача погоды по каналам радиосвязи очень высокого частотного (ОВЧ) диапазона (МВ-канал), экипаж воздушного судна сообщает о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу соответственно при вылете при первой связи с диспетчерским пунктом аэродрома, при прилете - при первой связи с органом диспетчерского обслуживания подхода аэродрома прилета (первым сектором органа подхода при прохождении нескольких секторов).

Если экипажем воздушного судна не сообщено о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу, то диспетчер запрашивает подтверждение прослушивания информации АТИС или погоды по МВ-каналу.

2.1.4. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации следует:

перед началом передачи прослушать наличие радиобмена на подлежащей использованию частоте, убедиться в отсутствии сигнала занятости наземного канала связи, чтобы исключить возможность возникновения помех уже ведущейся передаче;

говорить ясно и отчетливо, скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;

сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;

до начала передачи сообщения нажать переключатель (тангенту) передачи и не отпускать его до окончания передачи сообщения.

2.1.5. Приоритет в ведении радиобмена с экипажами воздушных судов и наземными абонентами в соответствующей зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта устанавливается диспетчером данного диспетчерского пункта (сектора).

2.2. В тех случаях, когда по каналам радиотелефонной связи передаются по буквам имена собственные, позывные воздушных судов и средств аэронавигации, наименования геоточек, сокращения названий служб и слова, название которых вызывает сомнение, используется следующий алфавит:

Английская буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита	Соответствует русской букве	Слово
A	Alfa (Alpha)	ЭЛФА	А	Анна
B	Bravo	БРАВО	Б	Борис
C	Charlie	ЧАРЛИ	Ц	Цапля
D	Delta	ДЭЛТА	Д	Дмитрий
E	Echo	ЭХО	Е	Елена
F	Foxtrot	ФОКСТРОТ	Ф	Федор
G	Golf	ГОЛФ	Г	Григорий
H	Hotel	ХОТЭЛ	Х	Харитон
I	India	ИНДИА	И	Иван
J	Juliett	ДЖУЛЬЕТ	Й	Иван краткий
K	Kilo	КИЛО	К	Константин
L	Lima	ЛИМА	Л	Леонид
M	Mike	МАЙК	М	Михаил
N	November	НОВЕМБЕР	Н	Николай
O	Oscar	ОСКАР	О	Ольга
P	Papa	ПАПА	П	Павел
Q	Quebec	КЕБЕК	Щ	Щука

R	Romeo	РОМИО	P	Роман
S	Sierra	СЬЕРА	C	Семен
T	Tango	ТЭНГО	T	Татьяна
U	Uniform	ЮНИФОРМ	У	Ульяна
V	Victor	ВИКТОР	Ж	Женя
W	Whiskey	ВИСКИ	В	Василий
X	X-ray	ЭКСРЭЙ	Ь	Мягкий знак
Y	Yankee	ЯНКИ	Ы	Еры
Z	Zulu	ЗУЛУ	3	Зинаида

2.3. При ведении радиообмена на русском языке при передаче цифровых значений используется простой разговорный язык.

Для исключения ошибок в восприятии эшелона полета и курса следования (курса при векторении, магнитного курса посадки), при ведении радиообмена как на русском, так и на английском языках при передаче числового значения эшелона полета менее 100 первый ноль не произносится, при передаче числового значения курса менее 100 градусов первый ноль произносится обязательно.

2.3.1. При ведении радиосвязи на английском языке числа во время передачи произносятся следующим образом:

Цифра или элемент цифры	Английское написание	Произношение (ударный слог напечатан заглавными буквами)
1	2	3
0	Zero	ЗИРО (оба слога ударные)
1	One	уАН
2	Two	ТУ
3	Three	ТРИ
4	Four	Фоэр
5	Five	ФАЙФ
6	Six	СИКС
7	Seven	СЭВэн
8	Eight	ЭЙТ
9	Nine	НАИНэр
Десятичная запятая	Decimal	ДЭЙсимал
Сто	Hundred	ХАНдрид
Тысяча	Thousand	ТАУзэнд

2.3.2. При ведении радиообмена на английском языке каждая цифра произносится отдельно, за исключением случаев, изложенных в пункте 2.3.3 настоящих Правил.

2.3.3. На английском языке информация о значениях высоты, высоты облачности, видимости и дальности видимости на ВПП (RVR), если это целые сотни и целые тысячи, передается путем произношения каждой цифры, обозначающей количество сотен или тысяч, за которым соответственно следуют слова HUNDRED или THOUSAND.

При передаче сочетаний тысяч и целых сотен произносится каждая цифра в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово THOUSAND, а затем число сотен, после чего следует слово HUNDRED.

При назначении эшелона полета на полные сотни используется слово HUNDRED,

например: FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED.

2.3.4. Для идентификации канала передачи при ведении радиотелефонной СВЧ-связи следует использовать шесть цифр, за исключением случаев, когда и пятая и шестая цифры являются нолями.

2.4. При передаче сообщений о времени указываются только минуты данного часа. В случае необходимости, когда возможно неправильное понимание значения времени, указываются часы и минуты.

2.4.1. При передаче сообщений о времени используется всемирное координированное время - УТЦ (UTC).

2.4.2. Проверка показаний бортовых часов в полете производится путем запроса у диспетчера соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) текущего времени. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты.

2.5. В радиотелефонной связи используются соответственно следующие слова и фразы, имеющие указанные ниже значения:

Слова/фразы	Слова/фразы при применении английского языка	Значение
1	2	3
ПОДТВЕРДИТЕ	ACKNOWLEDGE	Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение
ПОДТВЕРЖДАЮ	AFFIRM	Да
ОДОБРЕНО, РАЗРЕШЕНО	APPROVED	Разрешение на предлагаемые действия выдано
БРЕЙК	BREAK	Настоящим указывается промежуток между частями сообщения. Используется, когда нет четкого разделения между текстом и другими частями сообщения
БРЕЙК БРЕЙК	BREAK BREAK	Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам в условиях интенсивного воздушного движения
ОТМЕНЯЮ	CANCEL	Переданное ранее разрешение аннулируется
ПРОВЕРКА	CHECK	Проверка системы или процедуры. (Ответа, как правило, не требуется.) Не должно использоваться в любых других условиях
РАЗРЕШЕНО	CLEARED	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями
ПОДТВЕРДИТЕ	CONFIRM	Прошу проверить правильность (разрешения, указания, действия, информации)
РАБОТАЙТЕ	CONTACT	Установить радиосвязь с ...
ПРАВИЛЬНО	CORRECT	Понял "правильно" или "точно"
ДАЮ ПОПРАВКУ	CORRECTION	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий ...



НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ	DISREGARD	Игнорируйте сообщение
КАК СЛЫШИТЕ	HOW DO YOU READ	Какое качество моей передачи?
ПОВТОРЯЮ	I SAY AGAIN	Повторяю для ясности или уточнения
ВЫДЕРЖИВАЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ, СОХРАНЯЙТЕ	MAINTAIN	Продолжайте в соответствии с установленными условиями или в буквальном значении, например, "выдерживайте правила визуальных полетов (ВП) (следуйте ВП) "
ПРОСЛУШИВАЙТЕ	MONITOR	Прослушивайте на частоте
НЕТ	NEGATIVE	"Нет", или "Не разрешаю", или "Не могу выполнить"
КОНЕЦ СВЯЗИ	OUT	Обмен сообщениями закончен и не жду ответа. Слово "КОНЕЦ СВЯЗИ" обычно не используется при связи на ОБЧ
ПОВТОРИТЕ	READ BACK	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ, ВНОШУ ИЗМЕНЕНИЯ	RECLEARED	В последнее разрешение внесены изменения, и данное новое разрешение заменяет выданное вам ранее разрешение или часть его
СООБЩИТЕ	REPORT	Передайте мне следующую информацию...
ПРОШУ	REQUEST	"Мне бы хотелось знать..." или "Я хотел бы получить..."
ПОНЯЛ	ROGER	Я принял всю вашу последнюю передачу. Ни при каких обстоятельствах не используется в ответе на вопрос, требующий "ПОВТОРЕНИЯ" или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа
ПОВТОРИТЕ	SAY AGAIN	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи
ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	SPEAK SLOWER	Уменьшите скорость передачи
ЖДИТЕ	STANDBY	Ждите, я вас вызову. Вызывающий абонент, как правило, повторяет вызов, если ЗАДЕРЖКА очень длинная. "ЖДИТЕ" не является разрешением или отказом
ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, ВЫПОЛНИТЬ НЕ В СОСТОЯНИИ	UNABLE	Я не могу выполнить вашу просьбу, указание или разрешение.
ВЫПОЛНЯЮ	WILCO	Сокращение "буду выполнять" Ваше сообщение понял и буду выполнять
ПРОДУБИРИТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБИРОВАНЫ	WORDS TWICE	а) При запросе: связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды. б) Для информации: поскольку связь плохая, каждое слово или группа слов в данном сообщении будут передаваться дважды
ПЕРЕДАВАЙТЕ	PASS YOUR	Продолжайте передавать ваше

СВОЕ СООБЩЕНИЕ	MESSAGE	сообщение. Относится к воздушным судам, находящимся на земле
МЕСТО	POSITION	Если произносит пилот: Я сейчас передам вам свое местонахождение, вы готовы к приему? Если произносит диспетчер: Передаю ваше местонахождение
ЗАПРЕЩАЮ		<p>Дословный перевод слова "запрещаю" в английской радиотелефонной фразеологии отсутствует. На английском языке вместо:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "запуск запрещаю" следует сказать "Unable to approve" - и объяснить причину, например, "Unable to approve, snow removal in progress, expect one hour delay" - "Подождите с запуском, идет уборка снега, ожидайте задержку на час";</li> <li>- "посадку запрещаю" надо сказать - "go around, runway is occupied" - "уходите на второй круг, ВПП занята";</li> <li>- "взлет запрещаю", если вы разрешили взлет, но ВС еще стоит на исполнительном, - надо сказать - "Hold position, Cancel take-off, I say again, cancel take-off (reason)" - "Оставайтесь на месте, взлет отменяется, повторяю взлет отменяется (назвать причину)";</li> <li>- "взлет запрещаю", если вы разрешили взлет, и ВС уже начало разбег - скажите "stop immediately (repeat aircraft call sign) stop immediately" - "прекратите взлет, повторяю, прекратите взлет (остановитесь)";</li> <li>- "руление запрещаю" - надо сказать - "подождите" - "stand by" и объяснить причину - "Give way to MiG-29 and follow him" - "Уступите дорогу МиГ-29 и следуйте за ним.</li> </ul>

2.6. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и абонентов, обеспечивающих производство полетов, установлены следующие радиотелефонные позывные:

Наименование диспетчерского пункта	Позывной	Соответствующий позывной на английском языке
1	2	3
Районный центр единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД)	КОНТРОЛЬ	CONTROL
Диспетчерский пункт подхода (ДПП), руководитель дальней зоны (КП, КДП аэродрома)	ПОДХОД	APPROACH
Диспетчерское обслуживание прибывающих воздушных судов	ПРИЛЕТ (ПОДХОД)	ARRIVAL

Диспетчерское обслуживание вылетающих воздушных судов	ВЫЛЕТ (ПОДХОД)	DEPARTURE
Диспетчерский пункт аэродрома	ВЫШКА	TOWER
Диспетчерский пункт управления движением на поверхности (площади маневрирования)	РУЛЕНИЕ	GROUND
Диспетчерский пункт обслуживания вылета	ДЕЛИВЕРИ	DELIVERY
Пункт диспетчера посадки, руководитель зоны посадки	ПОСАДКА	PRECISION
Служба полетной информации	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Специализированное подразделение управления движением на перроне	ПЕРРОН	APRON
Диспетчерская служба компании	ДИСПЕТЧЕРСКАЯ	DISPATCH
Авиационная станция	РАДИО	RADIO
Диспетчерский пункт круга (ДПК), руководитель ближней зоны (КДП)	КРУГ	RADAR
Стартовый диспетчерский пункт (СДП), руководитель полетов (КДП), помощник руководителя полетов (СКП)	СТАРТ	START
Радиопеленгаторная станция	ПЕЛЕНГ	HOMER
Местный диспетчерский пункт (МДП), вспомогательный местный диспетчерский пункт (ВМДП)	РАЙОН	CONTROL

2.6.1. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта органа ОВД (управления полетами) экипаж воздушного судна называет его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный радиотелефонный позывной.

2.6.2. После установления устойчивой связи с диспетчером соответствующего диспетчерского пункта, исключаяющей возможность искажения содержания радиообмена, название географического местоположения (условное наименование) и радиотелефонный позывной диспетчерского пункта могут не называться.

2.7. Для ведения радиосвязи с диспетчерами диспетчерских пунктов органов ОВД экипажи воздушных судов используют следующие типы позывных:

при радиотелефонной связи:

а) установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) или полученные при регистрации официального названия (радиотелефонный позывной) авиакомпания и номер рейса (например: АЭРОФЛОТ-325);

б) пятизначный цифровой позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: 86535);

в) пятибуквенный позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: G-ABCD);

г) название фирмы-изготовителя или модели воздушного судна перед пятибуквенным регистрационным номером воздушного судна (например: Цессна F-KYRS);

при телеграфной связи - пятибуквенный позывной, указанный в разрешении на бортовые радиостанции, используемые на воздушных судах.

2.7.1. После установления экипажем воздушного судна надежной радиосвязи и в процессе ведения радиообмена цифровые и буквенные значения позывных могут быть сокращены:

пятизначный цифровой позывной воздушного судна (например: 86534) до трех последних

цифр (например: 534);

пятибуквенный позывной воздушного судна (например: G-ABCD или Цессна F-KYRS) до первой буквы и двух последних букв (например: G-CD или Цессна-RS).

2.7.2. При нахождении на связи двух и более воздушных судов с позывными, имеющими одинаковые или созвучные (близкое сходство по звучанию) три последние цифры или две последние буквы, сокращение позывного воздушного судна запрещается. О работе полными позывными дает указание диспетчер диспетчерского пункта органа ОВД, в зоне (районе) которого находятся воздушные суда с созвучными позывными.

2.7.3. В тех случаях, когда позывной воздушного судна состоит из названия (радиотелефонного позывного) авиакомпании и номера рейса (например: "АЭРОФЛОТ-325), сокращение позывного воздушного судна не допускается.

2.7.4. Экипажи воздушных судов могут использовать свой сокращенный позывной только после того, как он был использован в обращении к нему конкретным органом ОВД.

2.8. При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные известны диспетчеру, используются определенные произношения позывных.

Например:

Данные	Английское	Русское произношение
BAW711	Speedbird SEVEN ONE ONE	Спидберд семьсот одиннадцать
AFR504	Air France FIVE ZERO FOUR	Эйр Франс пятьсот четыре

2.8.1. При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные неизвестны диспетчеру, используются следующие произношения позывных.

Например:

Данные	Английское	Русское произношение
DOB 9321	DELTA OSCAR BRAVO NINE THREE TWO ONE	Делта Оскар Браво девятьсто три двадцать один
OAL242	OSCAR ALFA LIMA TWO FOUR TWO	Оскар Элфа Лима двести сорок два

2.9. При передаче числовых значений размерность определяется следующими единицами измерения:

Расстояние	- км;
Высота полета	- м (по запросу - фут);
Эшелон полета	- номер эшелона;
Скорость полета (приборная, истинная, путевая)	- км/ч; узлы, число "М";
Вертикальная скорость	- м/с; фут/мин.;
Скорость ветра на эшелоне (высоте) полета	- км/ч; узлы
Скорость ветра у земли	- м/с;
Направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана)	- град.;
Направление ветра у земли (от магнитного меридиана)	- град.;

Высота облачности	- м;
Количество облачности	- октант;
Видимость на ВПП (дальность видимости)	- м, км;
Давление на аэродроме	- мм. рт.ст., гПа; мбар
Температура	- град. Цельсия (°С);
Остаток топлива тоннах и (кг);	- в часах и минутах или
Магнитный путевой угол (МПУ) взлета и посадки	- град.;
Номер ВПП	- двузначное число.

2.9.1. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи между экипажем воздушного судна и диспетчером, исключающей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия.

2.10. Первоначальный вызов органа ОВД после переключения на другой канал речевой связи "воздух - земля", не связанный с донесением о местоположении, содержит следующие элементы:

- а) обозначение вызываемой станции;
- б) позывной и слово "тяжелое" для воздушного судна, относящегося к категории тяжелых по турбулентности в следе;
- в) эшелон полета, включая текущий эшелон и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;
- г) скорость, курс, если назначены органом ОВД;
- д) необходимая дополнительная информация.

При ответе диспетчера передается:

- номер (позывной) вызываемого воздушного судна;
- условное наименование и позывной вызывающего диспетчерского пункта органа обслуживания воздушного движения;
- сообщение (информация, указания и т.п.).

При ответе экипажа воздушного судна передается:

- информация в форме типовых слов (фраз) или повторение диспетчерских указаний;
- номер (позывной) воздушного судна.

2.10.1. Если при установлении связи имеется уверенность в том, что вызов будет принят, допускается передача сообщения, не ожидая ответа на вызов.

2.10.2. В случаях, когда диспетчеру требуется передать сообщение всем воздушным судам, находящимся в зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта, передается сообщение общего вызова.

Общие вызовы подтверждения не требуют. В случае неуверенности приема сообщения экипажами отдельных воздушных судов они вызываются диспетчером для полного или частичного подтверждения приема сообщения.

2.10.3. Если диспетчер не уверен в номере (позывном) воздушного судна, экипаж которого вызывал диспетчера, последний запрашивает его позывной, пока не установит его точное обозначение.

2.10.4. Над территорией Российской Федерации экипажи воздушных судов ведут связь на русском языке. При выполнении полетов по маршрутам ОВД, открытых для международных

полетов и в районе международных аэропортов, радиообмен ведется как на английском, так и на русском языках.

Язык, выбранный экипажем воздушного судна при первом выходе на связь, сохраняется на протяжении всего полета в зоне ответственности конкретного диспетчерского пункта. Изменение языка при ведении радиообмена может производиться в целях безопасности полетов воздушных судов по инициативе любой из сторон. При этом переход к ведению радиосвязи на русском языке по инициативе диспетчера УВД возможен только в отношении воздушных судов авиакомпаний Российской Федерации. Повторное изменение языка полета в зоне ответственности одного диспетчерского пункта (сектора) не рекомендуется.

2.10.5. Диспетчеры не должны вызывать экипаж воздушного судна от начала взлета до набора высоты 200 метров или заданной высоты после разрешения взлета, а при заходе на посадку не должны вызывать экипаж воздушного судна при нахождении воздушного судна на предпосадочной прямой на высоте менее 200 м над превышением порога ВПП и при выполнении начальной стадии пробеге, за исключением случаев разрешения или запрещения посадки, выдачи команд по выдерживанию траектории полета при заходе на посадку по посадочному радиолокатору и информирования экипажа воздушного судна об угрозе безопасности его полета.

2.10.6. Если существует вероятность того, что прием сообщения будет затруднен, то важные элементы этого сообщения должны передаваться дважды.

2.11. Экипаж воздушного судна непрерывно прослушивает канал (частоту) радиосвязи диспетчера того диспетчерского пункта, на связи которого он находится.

2.11.1. Переход на радиосвязь от одного диспетчерского пункта к другому осуществляется по указанию диспетчера диспетчерского пункта, на управлении которого воздушное судно находится.

2.11.2. При отсутствии указания диспетчера о переходе на частоту работы смежного диспетчерского пункта экипаж воздушного судна до осуществления такого перехода уведомляет диспетчера, на управлении которого он находится.

2.11.3. Если экипажу воздушного судна не представилось возможным установить связь на назначенной частоте, он обязан об этом доложить диспетчеру, под управлением которого он находился, и выполнять его указания.

2.12. На маршрутах, определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются непосредственно при пролете или как можно раньше после пролета каждого установленного пункта обязательной передачи донесений, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2.12.2 настоящих Правил.

В тех случаях, когда это необходимо в целях обслуживания воздушного движения, соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений при пролете других точек.

2.12.1. На маршрутах, не определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются как можно раньше после первых 30 минут полета, а затем через каждый час полета, за исключением случая, предусмотренного пунктом 2.12.2 настоящих Правил.

В целях диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений через более короткие промежутки времени.

2.12.2. В тех случаях, когда имеется достаточная информация о ходе выполнения полета от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения (система наблюдения ОВД), в целях сокращения обязательных сеансов радиосвязи воздушные суда могут освобождаться от передачи донесений о местоположении в каждом установленном пункте обязательной передачи донесений или через установленные промежутки времени путем

назначения органом ОВД конкретному воздушному судну передачи следующего местоположения в конкретном пункте обязательного донесения или путем введения для конкретных воздушных судов режима - "контроль вторичный (по вторичному)". При таком режиме экипажи воздушных судов докладывают органу ОВД пролет очередных пунктов обязательных донесений только по указанию (запросу) диспетчера. При этом следует учитывать метеорологическое требование, предъявляемое к выполнению текущих наблюдений с борта воздушных судов и представлению соответствующих данных.

При введении режима "контроль вторичный (по вторичному)" или иного указания об отсутствии необходимости докладов пунктов обязательного донесения перевод на связь смежному диспетчерскому пункту с указанием частоты его работы и места, где должен быть осуществлен такой переход, осуществляется в любое удобное для диспетчера УВД время, в том числе возможен и при первой связи с конкретным воздушным судном, но в любом случае не позднее выхода воздушного судна из зоны ответственности данного диспетчерского пункта.

С момента ввода режима - "контроль вторичный (по вторичному)" или освобождения от необходимости передачи донесений путем назначения конкретного пункта для следующего донесения экипаж воздушного судна выполняет полет согласно плану и ведет непрерывное прослушивание канала (частоты) авиационной электросвязи соответствующего диспетчерского пункта, в зоне ответственности которого осуществляется полет.

Если возникла необходимость в изменении эшелона (высоты) полета, то такое изменение осуществляется по запросу экипажа воздушного судна с разрешения диспетчера УВД или по его указанию.

При необходимости возобновления экипажем воздушного судна передачи о местоположении орган ОВД назначает ему очередной контрольный пункт для доклада.

2.12.3. Донесения о местоположении, предусматриваемые пунктами 2.12 и 2.12.1 настоящих Правил, включают следующие элементы информации:

- а) опознавательный индекс воздушного судна;
- б) местоположение;
- в) время;
- г) эшелон полета или высоту, включая эшелон прохождения и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;
- д) следующее местоположение и время пролета связанного с ним пункта.

2.12.4. Элемент информации, указанный в подпункте "г" пункта 2.12.3 настоящих Правил, можно опускать в том случае, когда информация об эшелоне полета или высоте полета, получаемая на основе данных о барометрической высоте, может постоянно доводиться до сведения диспетчеров УВД в виде формуляров сопровождения, привязанных к отметкам местоположения воздушных судов, а экипаж воздушного судна уверен или осведомлен об этом.

Однако данный элемент информации всегда включается в первоначальный вызов после переключения на другой канал речевой связи "воздух - земля".

2.12.5. В тех случаях, когда назначается подлежащая выдерживанию скорость, летный экипаж включает значение этой скорости в свои донесения о местоположении. Значение назначенной скорости также включается в первоначальный вызов после переключения на другой канал речевой связи "воздух - земля" независимо от того, требуется ли полное донесение о местоположении.

2.12.6. Если по условиям полета ранее переданное расчетное время пролета следующей основной точки (пункта обязательного донесения - ПОД) будет отличаться на две минуты и более, экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру органа ОВД (управления полетами) новое уточненное расчетное время пролета.

2.12.7. Фактическое время выхода на ПОД (подпункт "в" пункта 2.12.1 настоящих Правил) не сообщается диспетчеру экипажем воздушного судна в момент его пролета, а также,

если доклад экипажа воздушного судна о пролете ПОД отличается от фактического времени его пролета менее чем на минуту.

В случае, если экипаж воздушного судна по тем или иным причинам не смог доложить о пролете ПОД, доклад о пролете данного ПОД должен быть сделан как можно скорее при первой возможности.

2.13. Экипаж воздушного судна при получении диспетчерских указаний обязан повторить сообщения, отличающиеся от типовых или требующие изменения ранее принятого решения (или задания на полет).

2.13.1. При любых обстоятельствах повторяются:

а) указания и разрешения органа ОВД относительно маршрута полета;

б) указания и разрешения относительно ожидания перед ВПП, пересечения и занятия ВПП, посадки на ВПП, взлета с ВПП, движения по ВПП;

в) рабочее направление ВПП, установки высотомера, кодов ВОРЛ, эшелона полета, указания относительно курса и скорости, переданные диспетчером или указанные в сообщениях АТИС, эшелоны перехода;

г) указания и разрешения на вход в конкретную зону (район) ответственности диспетчерского пункта (сектора).

2.13.2. Другие разрешения или указания, включая условные разрешения, повторяются или подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они поняты и будут выполнены.

2.13.3. Если экипаж воздушного судна повторил разрешение или указание неправильно, то диспетчер передает слово "ошибка" ("не правильно"), за которым следует содержание правильного разрешения или указания.

2.13.4. Если экипаж воздушного судна получает разрешение или указание, которое не может выполнить, он обязан доложить об этом диспетчеру, на обслуживании которого он находится, используя фразу "выполнить не могу" ("не имею возможности") и указать причину.

2.13.5. Диспетчеры УВД и пилоты при выдаче (получении) разрешений и указаний и повторе таких разрешений и указаний всегда добавляют позывной того воздушного судна, которому предназначено это разрешение или указание, с целью исключения любой возможной путаницы при ведении радиотелефонной связи.

2.14. Когда при передаче допускается ошибка, произносится фраза "даю поправку", затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передается правильный вариант.

2.14.1. Если поправку целесообразно внести путем повторения всего сообщения, абонент перед передачей сообщения во второй раз использует фразу "даю поправку, повторяю".

2.14.2. Если принимающий абонент сомневается в правильности принятого сообщения, он запрашивает полное или частичное повторение сообщения.

2.14.3. Если требуется повторение всего сообщения, произносится слово "повторите". Если требуется повторение части сообщения, абонент говорит: "повторите все перед... (первое слово, принятое удовлетворительно)"; или "повторите... (слово перед пропущенной частью) ДО... (слово после пропущенной части)"; или "повторите все после... (последнее слово, принятое удовлетворительно)".

2.14.4. Если при проверке правильности повторения абонент замечает неправильные элементы, он передает в заключение повторения выражение "повторяю", за которым следует правильный вариант.

2.15. Включение для проверки радиостанции и осуществление пробной связи в радиосетях авиационной электросвязи должно выполняться так, чтобы проверка не мешала радиообмену при диспетчерском обслуживании.

2.15.1. Если есть необходимость в передаче проверочных сигналов (для настройки



радиостанций), то их продолжительность не должна превышать 10 секунд. Радиотелефонная передача таких сигналов должна состоять из ряда цифр (один, два, три и т.д.) и позывного передающей радиостанции.

2.15.2. Пробная связь экипажа воздушного судна или авиатехника инженерно-авиационной службы (ИАС) на частоте соответствующего диспетчерского пункта должна выполняться в следующем порядке:

Передача:

позывной вызываемого диспетчерского пункта;

номер (позывной) воздушного судна;

слова:

"техническая проверка" (на земле);

"предполетная проверка" (перед вылетом);

"проверка связи" (в полете, при необходимости).

Ответ:

номер (позывной) воздушного судна;

позывной диспетчерского пункта;

сообщение о разборчивости передачи.

2.15.3. Ориентировочная проверка качества связи по степени смысловой разборчивости речи при передаче определяется следующими характеристиками:

1 - неразборчиво;

2 - разборчиво временами;

3 - разборчиво, но с трудом;

4 - разборчиво;

5 - абсолютно разборчиво.

### **III. Правила радиообмена при аварийной и срочной связи**

3.1. Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

а) бедствие - состояние, при котором имеется серьезная и (или) непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

б) срочность - состояние, при котором не требуется оказания немедленной помощи, но необходима немедленная передача информации.

3.1.1. Радиотелефонный сигналы бедствия "MAYDAY" ("МЭЙ ДЭЙ") и радиотелефонный сигнал срочности "PAN PAN" ("ПАН ПАН") используются в начале первого сообщения о бедствии или при необходимости срочной передачи информации соответственно.

В начале каждого последующего сообщения с воздушного судна, находящегося в состоянии бедствия или при необходимости срочной передачи информации разрешается использовать радиотелефонный сигнал бедствия и радиотелефонный сигнал срочности.

Сообщения, адресованные воздушному судну, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, в максимальной степени ограничиваются числом, объемом и содержанием в той степени, в какой это диктуется обстоятельствами.

3.1.2. Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а сообщение о срочности преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.

3.1.3. Радиотелефонная передача сообщений о бедствии и срочных сообщений, как правило, производится в медленном темпе и отчетливо, при этом следует ясно произносить каждое слово для облегчения записи текста сообщения.

3.1.4. Воздушные суда передают сигнал бедствия на рабочей частоте радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД и остаются на ней до тех пор, пока не будет получено указание органа ОВД на переход на другую частоту или не будет сочтено экипажем воздушного

судна, что более действенная помощь может быть оказана после передачи сообщения о бедствии на другой частоте.

В качестве альтернативы может использоваться аварийная частота 121,5 МГц, а над морем - 2182 кГц или 4125 кГц.

Передача сигнала бедствия сопровождается включением соответствующих сигналов аппаратуры ВРЛ и/или аппаратуры госопознавания.

Срочные сообщения передаются и принимаются на рабочих частотах радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД.

3.1.5. Если экипажем любого воздушного судна принято сообщение о бедствии или срочности, получение которых не подтверждено диспетчером соответствующего диспетчерского пункта, то он обязан подтвердить прием этого сообщения, после чего принять все меры по ретрансляции его по каналам авиационной электросвязи.

3.1.6. Сообщение о бедствии по возможности включает в себя следующие элементы, которые передаются в приведенном ниже порядке:

"МЕЙДЕЙ" - по возможности три раза;  
название станции, которой адресуется сообщение;  
позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие;  
характер состояния бедствия;  
намерения командира воздушного судна;  
местоположение, эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;  
любая другая полезная информация.

3.1.7. Сообщение по сигналу срочности по возможности включает в себя следующие элементы, которые передаются в приведенном ниже порядке:

"ПАН ПАН" - по возможности три раза;  
название станции, которой адресуется сообщение;  
позывной экипажа воздушного судна;  
характер состояния срочности;  
намерения командира воздушного судна;  
местоположение, эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;  
любая другая полезная информация.

3.2. Если экипаж воздушного судна не может установить связь с диспетчером органа ОВД на выделенной частоте, он предпринимает попытку установить радиосвязь на частоте диспетчера смежного диспетчерского пункта с учетом требований пункта 2.11.3 настоящих Правил. При невозможности установления связи с диспетчером выполняются попытки установления связи с воздушными судами на частотах, соответствующих данному маршруту.

3.2.1. Если в результате попыток установить радиосвязь не удастся, экипаж воздушного судна свое сообщение повторяет дважды на выделенной частоте, перед которым следует фраза "передаю блиндром".

3.2.2. В случае отсутствия двусторонней радиосвязи, вызванной отказом бортового приемника, экипаж воздушного судна должен продолжать передавать донесения в установленном порядке на установленной для использования частоте, перед которыми следует фраза "передаю блиндром". Такие сообщения должны передаваться дважды. В сообщениях указывается время или место очередной передачи, а также намерения командира воздушного судна в отношении продолжения полета.

3.3. Если диспетчер соответствующего диспетчерского пункта (сектора) не может установить связь с воздушным судном на частотах, которые, как предполагается, прослушиваются экипажем воздушного судна, то он просит:

а) экипажи воздушных судов, находящихся на этом маршруте, попытаться установить радиосвязь с данным воздушным судном путем ретрансляции сообщений;

б) диспетчеров смежных диспетчерских пунктов (секторов) осуществить вызов экипажа воздушного судна на выделенных для них частотах.

3.3.1. Если попытки, указанные в пункте 3.3 настоящих Правил, оказываются неудачными, орган ОВД должен передавать "блиндром" сообщения, адресуемые воздушному судну, кроме сообщений, содержащих диспетчерские разрешения, на частоте (частотах), которая, как предполагается, прослушивается воздушным судном.

3.3.2. Если диспетчер соответствующего диспетчерского пункта (сектора) предполагает, что экипаж воздушного судна может осуществлять только прием сообщений и не имеет возможности выхода на связь, следует использовать данные имеющихся средств наблюдения ОВД для подтверждения приема сообщений.

3.4. При перехвате воздушного судна его экипаж обязан выполнять команды перехватчика, установив радиосвязь с ним или с соответствующим органом управления перехватом на аварийной частоте 121,5 МГц.

3.4.1. Если экипажу воздушного судна стало известно, что воздушное судно перехвачено, он докладывает об этом диспетчеру, в зоне (районе) которого он находится.

3.5. При выполнении вертикального маневра, рекомендованного бортовой системой предупреждения столкновений воздушных судов (ТКАС), экипаж воздушного судна уведомляет об этом диспетчера соответствующего диспетчерского пункта, в зоне (районе) ответственности которого он находится, как можно скорее. При этом диспетчерские указания по маневрированию в этом случае могут быть выданы только воздушным судам, не участвующим в конфликтной ситуации.

3.6. Как только командиру воздушного судна становится известно, что у него на борту имеется пассажир с подозрением на инфекционное заболевание, командир воздушного судна должен сообщить об этом диспетчеру органа ОВД, с которым он в данный момент находится на связи, с просьбой передать сообщение на аэродром назначения.

Такое сообщение должно содержать сведения о номере (позывном) воздушного судна, аэродроме вылета, аэродроме назначения, расчетное время прибытия, количестве пораженных болезнью пассажиров, количестве людей на борту, а также слова "инфекционное заболевание".

3.6.1. Кроме направления командиром воздушного судна изначального уведомления диспетчеру органа ОВД во время выполнения полета по маршруту, каналы авиационной электросвязи, предназначенные для диспетчерского обслуживания, использоваться не должны.

#### **IV. Правила ведения радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами**

4.1. Правила ведения радиотелефонной связи должны соблюдаться всеми лицами, участвующими в обеспечении производства полетов на аэродроме, организующими и контролирующими выполнение работ на летном поле с использованием спецтранспорта и/или средств механизации (далее - транспортные средства).

Лица, выполняющие такие работы, а также водители транспортных средств обязаны вести непрерывное прослушивание установленной частоты внутриаэропортовой связи, а при работах на летной полосе постоянно прослушивать радиообмен на частоте диспетчерского пункта аэродрома, осуществляющего диспетчерское обслуживание на ВПП.

4.2. Прослушивание частот внутриаэропортовой связи, иных диспетчерских пунктов аэродрома производится для получения дополнительных указаний о порядке движения на летном поле, информации о передвижении воздушных судов и транспортных средств.

4.3. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту транспортного средства, выезжающему на летное поле, присваиваются следующие позывные:

"служебный" - машины должностных лиц с добавлением цифрового индекса (1, 2, 3 и

т.п.), который определяется главным оператором аэропорта, применительно к конкретным должностным лицам;

"сопровождение" (N) - машина сопровождения;

"движение" (N) - машина ППРП (передвижной пункт руководителя полетов);

"аэродромная" (N) - машина аэродромной службы;

"метео" (N) - машина авиационной метеорологической станции гражданской (АМСГ);

"радио" (N) - машина базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС);

"свет" (N) - машина службы электросветотехнического обеспечения полетов (ЭСТОП);

"охрана" (N) - машина ведомственной (вневедомственной) охраны;

"ПАЛ" (N) - машина радиолaborатории;

"служебный" (N) - машина для доставки авиационного персонала.

4.4. Транспортным средствам, используемым для эксплуатационного содержания аэродромов, позывные присваиваются в соответствии с нормативными документами, регламентирующими данную сферу деятельности.

4.5. Водители при вызове по каналам авиационной электросвязи диспетчера органа ОВД должны назвать себя, используя присвоенный позывной, указать свое местонахождение и маршрут следования к месту работы.

4.5.1. Если диспетчер органа ОВД при выходе на связь водителя занят, то он об этом обязан сообщить словом "ждать". Это означает, что водитель должен ждать вызова диспетчера и не начинать движение, пока не получит на это его разрешения.

4.5.2. При невозможности выдачи разрешения для следования автотранспортных средств до запрашиваемого места диспетчер органа ОВД может разрешить проследовать в установленный им пункт, после остановки в котором водитель повторно запрашивает разрешение для движения к месту назначения.

4.5.3. Разрешение на передвижение по перрону может включать всю необходимую информацию относительно других транспортных средств для обеспечения безопасного наземного движения.

4.6. Ни при каких обстоятельствах водитель транспортного средства не вправе пересекать летную полосу пока не получит и не подтвердит принятое на то разрешение. Доклад об освобождении летной полосы передается немедленно после полного ее освобождения.

4.6.1. Орган ОВД дает разрешение на пересечение летной полосы транспортным средствам в случае, если воздушное судно, заходящее на посадку, имеет достаточный интервал до приземления или после приземления и пробегает место пересечения летной полосы.

4.6.2. Разрешение на пересечение летной полосы запрашивается после остановки до границы критической зоны РМС.

4.6.3. Когда транспортное средство движется по рабочей площади аэродрома, может возникнуть необходимость информировать его водителя о возможной опасной ситуации, тогда следует дать указание его водителю на немедленные действия.

## **V. Общая типовая фразеология**

5.1. Фразеология разработана для обеспечения эффективного, ясного, четкого и недвусмысленного обмена информацией при ведении радиосвязи. В большинстве случаев приведенная в приложении к настоящим Правилам фразеология отражает текст всего сообщения без позывных. Однако невозможно предусмотреть фразеологию для всех возможных ситуаций, которые могут возникнуть, и поэтому содержащиеся образцы фразеологии не носят исчерпывающего характера, а просто являются типичной фразеологией для использования при обычном радиотелефонном обмене. При необходимости экипаж воздушных судов и диспетчеры

органов ОВД могут дополнять эту фразеологию "разговорным" языком.

Если используется разговорный язык, то необходимо руководствоваться теми же принципами, которые регулируют употребление фразеологии, т.е. сообщения должны быть ясными, четкими и недвусмысленными.

При радиотелефонном обмене очень важно понимать, что язык, используемый в радиотелефонии, может не являться родным языком для лиц, участвующих в обмене информацией. Понимание особых трудностей, возникающих при передаче информации лицами, использующими не родной язык, способствует повышению надежности обмена информацией.

Сообщения должны передаваться медленно и четко. Ясные сообщения, в которых нет идиоматических выражений, легче понимать, чем расплывчатые сообщения или сообщения, содержащие разговорные и жаргонные выражения.

5.2. Для удобства пользования фразеология группируется блоками по видам обслуживания воздушного движения. Однако при этом предусматривается, что ее пользователи (экипажи воздушных судов и диспетчеры УВД) знают и при необходимости применяют фразеологию из других блоков, кроме тех, которые конкретно относятся к виду предоставляемого обслуживания воздушного движения.

Построение фразы из блоков (применение тех или иных блоков, а также отдельных слов в отдельных блоках) зависит от конкретной ситуации и производится на усмотрение пилота/диспетчера.

Вся фразеология используется в сочетании с соответствующими позывными (воздушных судов, наземных транспортных средств, диспетчерских пунктов).

Позывные были опущены для того, чтобы было проще различать указанную в приложении к настоящим Правилам фразеологию.

5.3. В приложении к настоящим Правилам содержится фразеология, используемая пилотами, диспетчерами УВД и другим наземным персоналом.

5.4. При выполнении полетов в воздушном пространстве с применением сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (далее - RVSM) или при вертикальном пересечении этого воздушного пространства, пилоты воздушных судов, не "утвержденных" для полетов в воздушном пространстве RVSM, сообщают об отсутствии такого разрешения в соответствии с подпунктом "в" пункта 1.1.12 приложения к настоящим Правилам следующим образом:

а) при первоначальном вызове на любом канале в пределах воздушного пространства RVSM;

б) при всех запросах изменений эшелона полета;

в) при всех повторениях диспетчерских разрешений в отношении эшелона полета.

5.5. Диспетчеры УВД однозначно подтверждают получение сообщений с борта воздушных судов об отсутствии разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM.

5.6. Условные фразы, например: "за выполняющим посадку воздушным судном" или "после вылетающего воздушного судна", не используются при движении, охватывающем действующую(ие) ВПП, за исключением случаев, когда данные воздушные суда или транспортные средства наблюдаются соответствующим диспетчером УВД или пилотом.

Воздушное судно или транспортное средство, из-за которого выдается условное разрешение, является первым воздушным судном/транспортным средством для прохождения перед другим соответствующим воздушным судном.

Условное разрешение выдается во всех случаях в следующем порядке и состоит из:

а) опознавательного индекса;

б) условия;

в) разрешения и краткого повторения условия, например:

"Аэрофлот 575, на посадочной прямой Туполев-54, разрешаю исполнительный после

посадки".

Это подразумевает, что воздушному судну, получающему условное разрешение, необходимо опознать воздушное судно или транспортное средство, из-за которого выдается условное разрешение.

5.7. Содержащаяся в приложении к настоящим Правилам фразеология не включает указанные выше в настоящих Правилах фразы и обычные слова, применяемые в соответствии с правилами ведения радиотелефонной связи.

5.8. Слова, заключенные в круглые скобки, указывают на то, что для построения законченной фразы в нее следует включить конкретные сведения (например: эшелон, место или время и т.п.) или в других случаях на то, что можно использовать различные варианты данной фразы.

В квадратных скобках указаны возможные дополнительные слова или сведения, которые могут потребоваться в конкретных случаях.

### ТИПОВАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ

1.1. Общая фразеология		
Ситуация	Фразеология	Phraseologies
1.1.1. УКАЗАНИЕ ЭШЕЛОНОВ И ВЫСОТЫ ПОЛЕТА (ДАЛЕЕ ИМЕНУЕМЫХ "УРОВНЯМИ")	а) ЭШЕЛОН (номер); или б) (число) МЕТРОВ; или в) (число) ФУТОВ.	а) FLIGHT LEVEL (number); or б) (number) METRES; or в) (number) FEET.
1.1.2. ИЗМЕНЕНИЯ ЭШЕЛОНОВ И ВЫСОТЫ ПОЛЕТА, ДОНЕСЕНИЯ ВЕРТИКАЛЬНЫЕ СКОРОСТИ  ... указание приступить к набору высоты (или снижению) до уровня в пределах определенного допуска в вертикальной плоскости  ... только для сверхзвуковых транспортных самолетов (СТС)	а) НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ); затем при необходимости следует: 1) уровень 2) И ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) ВЫСОТУ В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень) 3) ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ (уровень) В (или К) (время или основная точка); 4) ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ (или ЗАНЯТИЕ, или ПРОХОЖДЕНИЕ ИЛИ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ) (уровень); 5) С ВЕРТИКАЛЬНОЙ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ (или ФУТОВ В МИНУТУ) [МИНИМУМ (или МАКСИМУМ)]; 6) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО РАЗГОНА (или ТОРМОЖЕНИЯ). б) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ), КАК МИНИМУМ, (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) (позывной воздушного судна); в) ЗАПРОСИТЕ ИЗМЕНЕНИЕ УРОВНЯ (или ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА или ВЫСОТУ) У (наименование органа) [В (время или основная точка)]; г) ПРЕКРАТИТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) НА (уровень); д) ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (уровень); е) УСКОРЬТЕ НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) [ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (уровень)]; ж) ПО ГОТОВНОСТИ НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень); з) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАСЧИТЫВАЙТЕ) НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) В (время или основная точка); <*> и ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (время); к) НЕМЕДЛЕННО; л) ПОСЛЕ ПРОЛЕТА (основная точка); м) В (время или основная точка); н) ПО ГОТОВНОСТИ (указание);	а) CLIMB (or DESCEND); followed as necessary by: 1) TO (level); 2) TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) 3) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point); 4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING) (level); 5) AT (number) METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE) [MINIMUM (or MAXIMUM)]; 6) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION). b) MAINTAIN AT LEAST (number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign). c) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)]; d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level); e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level); f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)]; g) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level); h) EXPECT CLIMB (or DESCEND) AT (time or significant point); <*> i) REQUEST DESCENT AT (time); j) IMMEDIATELY; k) AFTER PASSING (significant point); l) AT (time or significant point); m) WHEN READY (instruction);
... для команды предпринять действия в конкретное время или в конкретном месте  ... для команды предпринять действия по готовности		

<p>...для команды воздушному судну набирать высоту и снижаться при самостоятельном обеспечении эшелонирования и выполнении полета в визуальных метеорологических условиях</p>	<p>о) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ [OT (уровень)] [ДО (уровень)];</p>	<p>n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)];</p>
<p>... когда имеются сомнения относительно того, что воздушное судно может действовать согласно разрешению или указанию</p>	<p>п) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ ВЫШЕ (или НИЖЕ, или ДО (уровень));</p>	<p>o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);</p>
<p>... когда пилот не может действовать согласно разрешению или указанию</p>	<p>р) ЕСЛИ НЕВОЗМОЖНО (альтернативные указания) И СООБЩИТЕ;</p>	<p>p) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE;</p>
<p>... после начала отклонения летным экипажем от любого разрешения или указания диспетчера УВД с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (RA) БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером)</p>	<p>&lt;*&gt; с) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ;</p>	<p>&lt;*&gt; q) UNABLE;</p>
<p>... после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером)</p>	<p>&lt;*&gt; т) TCAS RA;</p>	<p>&lt;*&gt; r) TCAS RA;</p>
<p>...после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения выданного диспетчером УВД разрешения или указания (радиообмен между пилотом и диспетчером)</p>	<p>у) ПОНЯЛ;</p>	<p>s) ROGER;</p>
<p>...после получения разрешения или указания органа УВД, противоречащего RA БСПС, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует диспетчера УВД (радиообмен между пилотом и диспетчером)</p>	<p>&lt;*&gt; ф) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН, ВОЗВРАЩАЮСЬ НА (заданный диспетчером уровень);</p>	<p>&lt;*&gt; t) CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (assigned clearance);</p>
<p>...разрешение отменить ограничение (я) по уровню вертикального профиля стандартного маршрута вылета (далее - SID) при наборе высоты</p>	<p>х) ПОНЯЛ (или альтернативные указания);</p>	<p>u) ROGER (or alternative instructions);</p>
<p>...разрешение отменить ограничение (я) по уровню вертикального профиля стандартного маршрута прилета (далее - STAR) при снижении</p>	<p>&lt;*&gt; ш) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН (заданный диспетчером уровень) ЗАНЯЛ;</p>	<p>&lt;*&gt; v) CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED;</p>
<p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>щ) ПОНЯЛ (или альтернативные указания);</p>	<p>w) ROGER (or alternative instructions);</p>
<p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>	<p>&lt;*&gt; э) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, RA TCAS;</p>	<p>&lt;*&gt; x) UNABLE, TCAS RA;</p>
<p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>	<p>ю) ПОНЯЛ;</p>	<p>y) ROGER;</p>
<p>1.1.3 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ И/ИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ ЧАСТОТЫ</p>	<p>я) НАБИРАЙТЕ (уровень) [БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ИИ) ПО ВЬСОТАМ (обозначение SID)] (или) ОГРАНИЧЕНИЙ (Я) ПО ВЬСОТАМ (обозначение SID) В (точка) НЕТ];</p>	<p>z) CLIMB TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (SID designator) AT (point) CANCELLED];</p>
<p>а) РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота) [СИИ];</p> <p>б) В (или НАД) (время или место) [или ПРИ] [ПРОХОЖДЕНИЕ/ОСВОБОЖДЕНИЕ/ ДОСТИЖЕНИЕ (уровень)] РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота);</p>	<p>яя) СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) [БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ (ИИ) ПО ВЬСОТАМ (обозначение STAR)] (или) ОГРАНИЧЕНИЙ (ИИ) ПО ВЬСОТАМ (обозначение STAR) В (точка) НЕТ, (или) ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ПРОФИЛЮ НЕТ].</p>	<p>aa) DESCEND TO (level) [LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) CANCELLED (or) LEVEL RESTRICTION(S) (STAR designator) AT (point) CANCELLED].</p>
<p>а) РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота) [СИИ];</p> <p>б) В (или НАД) (время или место) [или ПРИ] [ПРОХОЖДЕНИЕ/ОСВОБОЖДЕНИЕ/ ДОСТИЖЕНИЕ (уровень)] РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота);</p>	<p>а) КОНТАКТ (unit call sign) (frequency) [NOW];</p> <p>б) АТ (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency);</p>	<p>а) CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW];</p> <p>б) АТ (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency);</p>



<p>Примечание: Воздушному судну может быть дана команда "БУДЬТЕ НА ПРИЕМЕ" на определенной частоте, когда предполагается, что диспетчер УВД скоро сам выйдет на связь, и "ПРОСЛУШИВАТЬ" определенную частоту, когда на этой частоте осуществляется радиовещательная передача информации.</p>	<p>в) ПРИ ОТСУТСТВИИ СВЯЗИ (указания);</p> <p>г) БУДЬТЕ НА СВЯЗИ (позывной органа) (частота);</p> <p>&lt;*&gt; г) ПРОШУ ПЕРЕХОДА НА (частота);</p> <p>д) ИЗМЕНИТЬ ЧАСТОТУ РАЗРЕШАЮ;</p> <p>ж) КОНТРОЛИРУЙТЕ (или ПРОСЛУШИВАЙТЕ) (позывной органа) (частота);</p> <p>&lt;*&gt; а) КОНТРОЛИРУЮ (или ПРОСЛУШИВАЮ) (частота);</p> <p>и) ПО ГОТОВНОСТИ РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота);</p> <p>к) ОСТАВАЙТЕСЬ НА ДАННОЙ ЧАСТОТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ).</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>c) IF NO CONTACT (instructions);</p> <p>d) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency);</p> <p>&lt;*&gt; e) REQUEST CHANGE TO (frequency);</p> <p>f) FREQUENCY CHANGE APPROVED;</p> <p>g) MONITOR (unit call sign) (frequency);</p> <p>&lt;*&gt; h) MONITORING (frequency);</p> <p>i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency);</p> <p>j) REMAIN THIS FREQUENCY.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.1.4 РАЗНОС КАНАЛОВ 8,33 КГц</p> <p>Примечание. В данном пункте термин "Point" используется только в контексте концепции разнесения каналов в 8,33 кГц и не представляет собой какое-либо изменение к существующим положениям или фразеологии ИКАО, касающимся использования термина "decimal".</p> <p>... для запроса подтверждения возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц</p> <p>... для указания возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц</p> <p>... для указания отсутствия возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц</p> <p>... для запроса возможности использования ОВЧ</p> <p>... для указания возможности использования ОВЧ</p> <p>... для указания отсутствия возможности использования ОВЧ</p> <p>... для запроса статуса в отношении исключения 8,33 кГц</p> <p>... для указания статуса исключения 8,33 кГц</p> <p>... для указания статуса отсутствия исключения 8,33 кГц</p> <p>... для указания того, что определенное диспетчерское разрешение дано в связи с тем, что в противном случае необорудованное и/или не имеющее особого</p>	<p>а) ПОДТВЕРДИТЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИЦАТЬ ТРИ;</p> <p>&lt;*&gt; б) ПОДТВЕРЖДАЮ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИЦАТЬ ТРИ;</p> <p>&lt;*&gt; в) ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;</p> <p>г) ПОДТВЕРДИТЕ ОВЧ;</p> <p>&lt;*&gt; д) ПОДТВЕРЖДАЮ ОВЧ;</p> <p>&lt;*&gt; е) ОВЧ ОТСУТСТВУЕТ;</p> <p>ж) ПОДТВЕРДИТЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИЦАТЬ ТРИ;</p> <p>&lt;*&gt; з) ПОДТВЕРЖДАЮ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИЦАТЬ ТРИ;</p> <p>&lt;*&gt; и) ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;</p> <p>к) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИЦАТЬ ТРИ.</p>	<p>а) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p> <p>&lt;*&gt; b) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;</p> <p>&lt;*&gt; c) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;</p> <p>d) CONFIRM UHF;</p> <p>&lt;*&gt; e) AFFIRM UHF;</p> <p>"f) NEGATIVE UHF;</p> <p>g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p> <p>&lt;*&gt; h) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p> <p>&lt;*&gt; i) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;</p> <p>j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.</p>

<p>разрешения воздушное судно войдет в воздушное пространство, где требуется обязательное наличие на борту соответствующего оборудования</p>	<p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.1.5 ИЗМЕНЕНИЕ РАДИОТЕЛЕФОННОГО ПОЗЫВНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА</p> <p>...указание об изменении радиотелефонного позывного воздушного судна</p> <p>... уведомление воздушному судну об использовании вновь радиотелефонного позывного, указанного в плане полета</p>	<p>а) ИЗМЕНИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ НА (или РАБОТАЙТЕ ПОЗЫВНЫМ) (новый позывной) [ДО ПОЛУЧЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ]</p> <p>б) ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПОЗЫВНОЙ, УКАЗАННЫЙ В ПЛАНЕ (позывной) [в (основная точка)]</p>	<p>а) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) [UNTIL FURTHER ADVISED];</p> <p>б) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) [AT (significant point)].</p>
<p>1.1.6 ИНФОРМАЦИЯ О ДВИЖЕНИИ</p> <p>...для передачи информации о движении</p> <p>...для подтверждения приема информации о движении</p>	<p>а) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (информация);</p> <p>б) О ДВИЖЕНИИ НЕ СООБЩАЕТСЯ (НЕТ ИНФОРМАЦИИ О ДВИЖЕНИИ);</p> <p>&lt;*&gt; в) СМОТРЮ;</p> <p>&lt;*&gt; г) ДВИЖЕНИЕ НАБЛЮДАЮ (или БОРТ НАБЛЮДАЮ);</p> <p>&lt;*&gt; д) НЕ НАБЛЮДАЮ [причины];</p> <p>е) [ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ] ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (уровень) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время);</p> <p>ж) ДВИЖЕНИЕ (классификация) БЕСПИЛОТНЫЙ НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ АЭРОСТАТ (АЭРОСТАТЫ) ВЫЛ (или РАСЧЕТНОЕ) НАД (место) В (время) ПО СООБЩЕНИЯМ (эшелоны) [или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ (направление) (любая другая относящаяся к делу информация).</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>а) TRAFFIC (information);</p> <p>б) NO REPORTED TRAFFIC;</p> <p>&lt;*&gt; c) LOOKING OUT;</p> <p>&lt;*&gt; d) TRAFFIC IN SIGHT;</p> <p>&lt;*&gt; e) NEGATIVE CONTACT [reasons];</p> <p>ф) [ADDITIONAL] TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time);</p> <p>г) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REPORTED (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) (other pertinent information, if any).</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.1.7 МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ</p> <p>...для нескольких точек наблюдения дальности видимости на ВПП (далее - RVR)</p>	<p>а) ВЕТЕР (число) ГРАДУСОВ (скорость) (единицы измерения);</p> <p>б) ВЕТЕР НА (эшелоны полета) (число) ГРАДУСОВ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ).</p> <p>Информация о ветре всегда предоставляется путем указания средних значений направления или скорости и их любых существенных изменений;</p> <p>в) ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) [направление];</p> <p>г) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) [ВПП (номер)] (расстояние) (единицы измерения);</p> <p>д) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) ВПП (номер) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ (или) НЕ СООБЩЕНЫ;</p> <p>е) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) [ВПП (номер)] (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) (единицы измерения), (третья точка) (расстояние) (единицы измерения).</p>	<p>а) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units);</p> <p>б) WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof.</p> <p>с) VISIBILITY (distance) (units) [direction];</p> <p>д) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (unit of measurement);</p> <p>е) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED);</p> <p>ф) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);</p>

	<p>Данные нескольких наблюдений RVR всегда являются репрезентативными соответственно для зоны приземления, центральной зоны и конечной зоны выкатывания за пределы ВПП/остановки.</p> <p>В тех случаях, когда данные даются для трех точек наблюдения, эти точки можно не указывать при условии, что сообщения передаются в следующей последовательности: зона приземления, центральная зона и конечная зона выкатывания за пределы ВПП/остановки;</p>	<p>Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively.</p> <p>Where reports for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending with the roll-out/stop end zone report.</p>
<p>... в том случае, когда данные об RVR на любом участке отсутствуют, эта информация дается в соответствующей последовательности</p>	<p>ж) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (RVR) [ВПП (номер)] (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) (единицы измерения), (третья точка) (расстояние) (единицы измерения);</p> <p>з) ПОГОДА (подробные данные);</p> <p>и) ОБЛАЧНОСТЬ (количество, [тип] и высота нижней границы) (единицы измерения) (или ЯСНО).</p> <p>к) САВОК (или ПОГОДА ХОРОШАЯ)</p> <p>САВОК произносится как КАВ-О-КЕЙ;</p> <p>л) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) (и/или ТОЧКА РОСЫ [МИНУС] (число));</p> <p>м) QNH (число) [единицы измерения];</p> <p>н) QFE (число) [(единицы измерения)];</p> <p>о) (тип воздушного судна) ДОКЛАДЫВАЛ (описание) ОБЛЕДЕНЕНИЕ (или ТУРБУЛЕНТНОСТЬ) [В ОБЛАКАХ] (район) (время);</p> <p>п) ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА (или В КАКИХ УСЛОВИЯХ).</p>	<p>g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (units), (third position) (distance) (units);</p> <p>h) PRESENT WEATHER (details);</p> <p>i) CLOUD (amount, [(type) and height of base] (units) (or SKY CLEAR);</p> <p>j) CAVOK;</p> <p>CAVOK pronounced CAV-O-KAY.</p> <p>k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));</p> <p>l) QNH (number) [units];</p> <p>m) QFE (number) [(units)];</p> <p>n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time);</p> <p>o) REPORT FLIGHT CONDITIONS.</p>
<p>1.1.8 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ</p> <p>... для команды не передавать донесения о местоположении до достижения конкретного места</p>	<p>а) СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ (или ДОЛОЖИТЕ) (основная точка);</p> <p>б) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (указать)];</p> <p>в) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.</p>	<p>a) NEXT REPORT AT (significant point);</p> <p>b) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];</p> <p>c) RESUME POSITION REPORTING.</p>
<p>1.1.9 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОНЕСЕНИЯ</p> <p>... для команды передавать донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии</p> <p>... для передачи донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии</p>	<p>а) ДОЛОЖИТЕ (основная точка);</p> <p>б) ДОЛОЖИТЕ (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка);</p> <p>в) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка);</p> <p>г) ДОЛОЖИТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РАДИАЛА (три цифры) VOR (наименование VOR);</p> <p>д) ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ (GNSS или DME) ОТ (основная точка) или (наименование станции DME);</p> <p>е) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка).</p>	<p>a) REPORT PASSING (significant point);</p> <p>b) REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);</p> <p>c) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);</p> <p>d) REPORT PASSING [three digits] RADIAL (name of VOR) VOR;</p> <p>e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station);</p> <p>f) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point).</p>
<p>... для команды передать донесение о данном местоположении</p> <p>... для команды передать донесение о текущем местоположении</p>	<p>д) ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ (GNSS или DME) ОТ (основная точка) или (наименование станции DME);</p> <p>е) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка).</p>	<p>e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station);</p> <p>f) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point).</p>

	<*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> Denotes pilot transmission.
1.1.10 ИНФОРМАЦИЯ ОБ АЭРОДРОМЕ	<p>а) [(место)] ВПП (или ПОЛОСА) (номер) (состояние);</p> <p>б) [(место)] СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (или ПОЛОСЫ) (номер) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ;</p> <p>в) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние);</p> <p>г) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место);</p> <p>д) ОСТОРОЖНО (указать причины) СПРАВА (или СЛЕВА), (или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП [номер];</p> <p>е) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТВИЕ) (место и любые необходимые рекомендации);</p> <p>ж) СВОДКА О СОСТОЯНИИ ВПП (время наблюдения) ВПП (или ПОЛОСА) (номер) (тип осадков) ДО (толщина слоя) МИЛЛИМЕТРОВ. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ ХОРОШАЯ (или МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ХОРОШЕЙ, или СРЕДНЯЯ, или МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ПЛОХОЙ, или ПЛОХАЯ, или НЕНАДЕЖНАЯ) [и/или КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ (оборудование и число)];</p> <p>з) ПО ДОКЛАДУ (тип воздушного судна) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (время) ХОРОШАЯ (или СРЕДНЯЯ, или ПЛОХАЯ);</p> <p>и) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ [(место)] (используемое измерительное оборудование), ВПП (номер) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число), WAS (показание) В (время);</p> <p>к) ВПП (или РД) (номер) МОКРАЯ [или ВЛАЖНАЯ, УЧАСТКИ ВОДЫ, ЗАЛИТАЯ ВОДОЙ (глубина), или СНЕГ УДАЛЕН (соответственно длина или ширина), или ОБРАБОТАНА, или УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (или ВЛАЖНОГО СНЕГА, или УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или ПРИКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУТРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И ВОРОЗДЫ)];</p> <p>л) НАБЛЮЖДЕНИЕ С вышки (метеорологическая информация);</p> <p>и) ПО ДОКЛАДАМ БОРТОВ\БОРТЫ ДОКЛАДЫВАЛИ (метеорологическая информация).</p>	<p>а) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition);</p> <p>б) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT;</p> <p>с) LANDING SURFACE (condition);</p> <p>д) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location);</p> <p>е) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number];</p> <p>ф) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice);</p> <p>г) RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE) [and/or BRAKING COEFFICIENT (equipment and number)];</p> <p>д) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR);</p> <p>и) BRAKING ACTION [(location)] (measuring equipment used), RUNWAY (number), TEMPERATURE [MINUS] (number), WAS (reading) AT (time);</p> <p>к) RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)];</p> <p>л) TOWER OBSERVES (weather information);</p> <p>1) PILOT REPORTS (weather information).</p>
1.1.11 ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ СОСТОЯНИЕ ВИЗУАЛЬНЫХ И НЕВИЗУАЛЬНЫХ СРЕДСТВ	<p>а) (указать визуальное или неавизуальное средство) ВПП (номер) (описание неисправности);</p> <p>б) (тип) ОГНИ (неисправность);</p> <p>в) GBAS/SBAS/MLS/ILS КАТЕГОРИИ (категория) (пригодность к эксплуатации);</p> <p>г) ОГНИ РД (описание неисправности);</p> <p>д) (тип системы визуальной индикации глиссады) ВПП (номер) (описание неисправности).</p>	<p>а) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency);</p> <p>б) (type) LIGHTING (unserviceability);</p> <p>с) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state);</p> <p>д) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency);</p> <p>е) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).</p>
1.1.12 ПОЛЕТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (далее - МИНИМУМ)	<p>а) ПОДТВЕРДИТЕ РАЗРЕШЕНИЕ RVSM;</p>	<p>а) CONFIRM RVSM APPROVED;</p>

<p>RVSM)</p> <p>...убедиться в том, что воздушное судно имеет разрешение на полеты RVSM</p> <p>...для сообщения о наличии разрешения на полеты RVSM</p> <p>...для сообщения об отсутствии разрешения на полеты RVSM, после которого следует дополнительная информация</p> <p>...для отказа в диспетчерском разрешении на вход в воздушное пространство RVSM</p> <p>... для сообщения в тех случаях, когда сильная турбулентность влияет на возможности воздушного судна соблюдать требования к выдерживанию высоты в условиях RVSM</p> <p>... для сообщения о том, что бортовое оборудование не соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем</p> <p>... для запроса от воздушного судна информации, как только оно восстановит статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот будет готов возобновить полеты RVSM</p> <p>... для запроса подтверждения о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM</p> <p>... для сообщения о возможности возобновления полетов RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием или метеорологическими условиями</p>	<p>&lt;*&gt; б) ПОДТВЕРЖДАЮ RVSM;</p> <p>&lt;*&gt; в) RVSM ОТСУТСТВУЕТ [(дополнительная информация, например государственное воздушное судно)];</p> <p>г) ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM НЕ МОГУ, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ, или НАБИРАЙТЕ) (уровень);</p> <p>&lt;*&gt; д) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ТУРБУЛЕНТНОСТИ;</p> <p>&lt;*&gt; е) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ОБОРУДОВАНИЯ;</p> <p>ж) СООБЕДИТЕ, КОГДА СМОЖЕТЕ ВОССТАНОВИТЬ RVSM;</p> <p>з) ПОДТВЕРДИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ RVSM;</p> <p>&lt;*&gt; и) ГОТОВ ВОССТАНОВИТЬ RVSM.</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; b) AFFIRM RVSM;</p> <p>&lt;*&gt; c) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];</p> <p>d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level);</p> <p>&lt;*&gt; e) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;</p> <p>&lt;*&gt; f) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;</p> <p>g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;</p> <p>&lt;*&gt; i) READY TO RESUME RVSM.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.1.13 СТАТУС ОБСЛУЖИВАНИЯ GNSS</p>	<p>а) GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS)]);</p> <p>1) В ОКРЕСТНОСТИ (место) (радиус) [МЕЖДУ (уровни)] или 2) В РАЙОНЕ (описание или название) [МЕЖДУ (уровни)];</p> <p>б) БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) [С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ)];</p> <p>&lt;*&gt; в) БАЗОВАЯ GNSS [ ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ</p>	<p>а) GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE (BY GPS (or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION)]);</p> <p>1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or 2) IN THE AREA OF (description or name) [BETWEEN (levels)];</p> <p>б) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS) [BY GPS (or GLONASS or GLONASS + GPS) CONSTELLATION] UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)];</p> <p>&lt;*&gt; c) BASIC GNSS [BY GPS or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION] UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT) (or ANOMALY)];</p>

	<p>RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM) (или АНОМАЛИЯ)];</p> <p>&lt;*&gt; r) GBAS (или SBAS) [ ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ.</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; d) GBAS (or SBAS) [BY GPS or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION] UNAVAILABLE.</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
1.1.14 УКУШЕНИЕ НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	<p>ВЫДЕРЖИВАТЬ RNP НЕ МОГУ (указать тип) (или RNAV) (или RNP (указать тип) (или RNAV) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИС-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)]).</p>	<p>UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS of RAIM or RAIM ALERT)].</p>
1.2 Районное диспетчерское обслуживание		
1.2.1 ВЫДАЧА РАЗРЕШЕНИЙ	<p>а) (наименование органа) РАЗРЕШАЕТ (позывной воздушного судна);</p> <p>б) (позывной воздушного судна) РАЗРЕШАЮ;</p> <p>в) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (подробности измененного разрешения) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ];</p> <p>г) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (измененный участок маршрута) ДО (основная точка первоначального маршрута) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ];</p> <p>д) ВХОДИТЕ В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ПРОСТРАНСТВО (или КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ) ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) [В (время)];</p> <p>е) ВЫХОДИТЕ ИЗ КОНТРОЛИРУЕМОГО ПРОСТРАНСТВА (или КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ) ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) (или В НАБОРЕ, или СО СНИЖЕНИЕМ);</p> <p>ж) ВЫХОДИТЕ НА МАРШРУТ (указать В (основная точка) НА (уровень) [В (время)]).</p>	<p>a) (name of unit) CLEARS (aircraft call sign);</p> <p>b) (aircraft call sign) CLEARED TO;</p> <p>c) RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];</p> <p>d) RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED];</p> <p>e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)];</p> <p>f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING);</p> <p>g) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].</p>
1.2.2 УКАЗАНИЕ МАРШРУТА И ГРАНИЦЫ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ	<p>а) ОТ (место) ДО (место);</p> <p>б) ДО (место), затем при необходимости следует:</p> <p>1) ПРЯМО;</p> <p>2) ЧЕРЕЗ (маршрут и/или основные точки);</p> <p>3) ПО ЗАПЛАНИРОВАННОМУ МАРШРУТУ.</p> <p>4) ЧЕРЕЗ (расстояние) ДУГА DME (направление) (наименование станции DME);</p> <p>в) (маршрут) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ВСЛЕДСТВИЕ (причина) ВОЗМОЖНЫЙ ВАРИАНТ [И] (маршруты) ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ.</p>	<p>a) FROM (location) TO (location);</p> <p>b) TO (location), followed as necessary by:</p> <p>1) DIRECT;</p> <p>2) VIA (route and/or significant points);</p> <p>3) VTA FLIGHT PLANNED ROUTE;</p> <p>4) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);</p> <p>c) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.</p>
1.2.3 ВЫДЕРЖИВАНИЕ УКАЗАННЫХ УРОВНЕЙ	<p>а) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) [ДО (основная точка)];</p> <p>б) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка);</p> <p>в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО (минуты) ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка);</p> <p>г) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ,</p>	<p>a) MAINTAIN (level) [TO (significant point)];</p> <p>b) MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point);</p> <p>c) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point);</p> <p>d) MAINTAIN (level) UNTIL (time);</p>

	<p>СЛЕДУЙТЕ (уровень) ДО (время);</p> <p>д) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ ОТ (наименование органа);</p> <p>е) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ;</p> <p>ж) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ПОКА НАХОДИТЕСЬ В КОНТРОЛИРУЕМОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ;</p> <p>з) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень).</p> <p>Термин "ВЫДЕРЖИВАЙТЕ" не должен использоваться вместо терминов "СНИЖАЙТЕСЬ" или "НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ" при передаче воздушному судну указания изменить уровень.</p>	<p>e) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit);</p> <p>f) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED;</p> <p>g) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE;</p> <p>h) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level).</p> <p>Note. - The term "MAINTAIN" is not to be used in lieu of "DESCEND" or "CLIMB" when instructing an aircraft to change level.</p>
1.2.4 УКАЗАНИЕ КРЕЙСЕРСКИХ ЭШЕЛОНОВ	<p>а) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень);</p> <p>б) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) В (время) ИЛИ ПОЗДНЕЕ (или РАНЬШЕ) НА (уровень);</p> <p>в) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ В КРЕЙСЕРСКОМ РЕЖИМЕ МЕЖДУ (уровень) (или ВЫШЕ (уровень));</p> <p>г) СЛЕДУЙТЕ НА (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) [(направление)] ОТ (наименование станции DME) ИЛИ (расстояние) [(направление)] ОТ (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень).</p>	<p>a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level);</p> <p>b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level);</p> <p>c) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level));</p> <p>d) CROSS (distance) KILOMETRES (MILES), (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).</p>
1.2.5 АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ	<p>&lt;*&gt; а) АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ (намерения);</p> <p>б) ВНИМАНИЮ ВСЕХ БОРТОВ, НАХОДЯЩИХСЯ ВЕЛИКИ [или В] (основная точка или место) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ С (уровень) (затем, при необходимости, следуют конкретные указания, разрешения, информация о движении и т.д.).</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; a) EMERGENCY DESCENT (intentions);</p> <p>b) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.).</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
1.2.6 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО НЕПОСРЕДСТВЕННО ПОСЛЕ ПОСТУПЛЕНИЯ ЗАПРОСА	ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ В (или тип разрешения) (время).	EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time).
1.2.7 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НА ОТКЛОНЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО	НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ, ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (эшелон) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время) ПОЗЫВНОЙ (позывной) СООБЩИТЕ О НАМЕРЕНИЯХ.	UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS.
1.2.8 УКАЗАНИЯ ПО ЭШЕЛОНИРОВАНИЮ	<p>а) СЛЕДУЙТЕ ЧЕРЕЗ (основная точка) В (время) [ИЛИ ПОЗЖЕ (или ИЛИ РАНЬШЕ)];</p> <p>б) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЛЕТА (основная точка) В (время или уровень);</p> <p>в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число) [ИЛИ БОЛЬШЕ (или ИЛИ МЕНЬШЕ)] [ДО (основная точка)];</p> <p>г) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число).</p>	<p>a) CROSS (significant point) AT (time) [OR LATER (or OR BEFORE)];</p> <p>b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level);</p> <p>c) MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)];</p> <p>d) DO NOT EXCEED MACH (number).</p>

1.2.9 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ ПО ЛИНИИ ПУТИ (СМЕШЕННОЙ), ПАРАЛЛЕЛЬНОЙ РАЗРЕШЕННОМУ МАРШРУТУ	<p>а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛЕТА С ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ СМЕЩЕНИЕМ;</p> <p>б) СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (расстояние) ВПРАВО/ВЛЕВО ОТ (маршрут) (линия пути) [ОСЕВАЯ ЛИНИЯ] [В (основная точка или время)] [ДО (основная точка или время)];</p> <p>в) ПРЕКРАТИТЕ ПОЛЕТ СО СМЕЩЕНИЕМ (указания о возобновлении полета по разрешенному маршруту или другая информация).</p>	<p>a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;</p> <p>b) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route) (track) [CENTRE LINE] [AT (significant point or time)] [UNTIL (significant point or time)];</p> <p>c) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information).</p>
1.3. Фразеология для прибывающих и вылетающих воздушных судов, на аэродроме и в окрестностях аэродрома		
1.3.1 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ВЫЛЕТОМ	<p>а) [ПОСЛЕ ВЫЛЕТА] РАЗВОРОТ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) [или С КУРСОМ ВЗЛЕТА] (или С МПУ ВЗЛЕТА) ДО (уровень или основная точка) [(при необходимости другие указания)];</p> <p>б) ПО ДОСТИЖЕНИИ (или ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ, или ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ или ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ) (уровень или основная точка) (указания);</p> <p>в) ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) НА (уровень) [ДЛЯ ВЫХОДА НА (линия пути, маршрут, авиатрасса и т.д.)];</p> <p>г) (название и номер стандартного маршрута вылета) [ВЫЛЕТ];</p> <p>д) ЛИНИЯ ПУТИ (три цифры) [МАГНИТНЫХ (или ИСТИННЫХ)] ГРАДУСОВ НА (или ОТ) (основная точка) ДО (время или ВЫХОДА НА (контрольная точка или основная точка или уровень)) [ПРЕЖДЕ ЧЕМ ВЗЯТЬ КУРС];</p> <p>е) РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (обозначение).</p>	<p>a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)];</p> <p>b) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions);</p> <p>c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];</p> <p>d) (standard departure name and number) [DEPARTURE];</p> <p>e) TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];</p> <p>f) CLEARED VIA (designation).</p>
1.3.2 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЗАХОДОМ НА ПОСАДКУ	<p>а) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ЧЕРЕЗ (обозначение);</p> <p>б) РАЗРЕШАЮ ДО (граница действия разрешения) ЧЕРЕЗ (обозначение);</p> <p>в) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ЧЕРЕЗ (подробная информация о маршруте следования);</p> <p>г) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) [ВПП (номер)];</p> <p>д) РАЗРЕШАЮ (тип захода на посадку) ВПП (номер) ВИЗУАЛЬНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ВПП (номер);</p> <p>е) ЗАХОД РАЗРЕШАЮ [ВПП (номер)];</p> <p>ж) НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В (время);</p> <p>&lt;&gt; а) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВПП (номер)];</p> <p>и) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВПП (номер)];</p> <p>к) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ;</p> <p>л) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ [ОГНИ] ВПП;</p> <p>&lt;&gt; и) ПРОШУ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД;</p> <p>н) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер);</p> <p>о) СООБЩИТЕ О ВОЗМОЖНОСТИ (или</p>	<p>a) CLEARED (or PROCEED) VIA (designation);</p> <p>b) CLEARED TO (clearance limit) VIA (designation);</p> <p>c) CLEARED (or PROCEED) VIA (details of route to be followed);</p> <p>d) CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];</p> <p>e) CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number);</p> <p>f) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)];</p> <p>g) COMMENCE APPROACH AT (time);</p> <p>&lt;&gt; h) REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];</p> <p>i) CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];</p> <p>j) REPORT VISUAL;</p> <p>k) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;</p> <p>л) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ [ОГНИ] ВПП;</p> <p>&lt;&gt; л) REQUEST VISUAL APPROACH;</p> <p>m) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>n) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH</p>
...когда пилот запрашивает разрешение на визуальный заход на посадку		
...запрос сведений	о)	н)



<p>способности пилота выполнить визуальный заход на посадку</p> <p>...в случае следующих один за другим визуальных заходов на посадку, когда пилот следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно</p>	<p>ГОТОВЫ, МОЖЕТЕ) ВЫПОЛНИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД (номер);</p> <p>п) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер), ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛ САМОСТОЯТЕЛЬНО ОТ (тип воздушного судна и при необходимости категория турбулентности в следе) [ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ В СЛЕДЕ];</p> <p>р) ДОЛОЖИТЕ (основная точка); [НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ ИЛИ НА ЛИНИИ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ];</p> <p>с) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА;</p> <p>&lt;*&gt; т) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ СНИЖЕНИЕ В ВМУ;</p> <p>у) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО;</p> <p>ф) ОСТАВАЙТЕСЬ В ВМУ;</p> <p>х) ВЫ ЗНАКОМЫ СО СХЕМОЙ ЗАХОДА (наименование);</p> <p>&lt;*&gt; ш) ПРОШУ ЗАХОД (тип захода на посадку) [ВПП (номер)];</p> <p>&lt;*&gt; щ) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ (некодированный индекс MLS/RNAV);</p> <p>в) РАЗРЕШАЮ (некодированный индекс MLS/RNAV).</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>RUNWAY (number);</p> <p>o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE];</p> <p>p) REPORT (significant point); [OUTBOUND, or INBOUND];</p> <p>q) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;</p> <p>&lt;*&gt; r) REQUEST VMC DESCENT;</p> <p>s) MAINTAIN OWN SEPARATION;</p> <p>t) MAINTAIN VMC;</p> <p>u) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE;</p> <p>&lt;*&gt; v) REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];</p> <p>&lt;*&gt; w) REQUEST (MLS/RNAV plain language designator);</p> <p>x) CLEARED (MLS/RNAV plain language designator).</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.3 РАЗРЕШЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛОТЕМ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ</p> <p>... визуально</p> <p>... по опубликованной схеме ожидания над средством или контрольной точкой</p> <p>... когда требуется подробное разрешение на ожидание</p>	<p>а) ОЖИДАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО [НАД] (основная точка, название средства или контрольной точки) [ВИДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ) ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ] (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] В СООТВЕТСТВИИ С ОПУБЛИКОВАННОЙ СХЕМОЙ ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время);</p> <p>&lt;*&gt; в) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ОЖИДАНИЮ;</p> <p>г) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) [ВИДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ) ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ] (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] [указанный] РАДИАЛ, КУРС, ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры) В ГРАДУСАХ] [ПРАВСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания);</p> <p>д) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME [ВИДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ) ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ] (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] [ПРАВСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при</p>	<p>а) HOLD VISUAL [OVER] (position), (or BETWEEN (two prominent landmarks));</p> <p>б) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) (time);</p> <p>&lt;*&gt; c) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;</p> <p>д) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);</p> <p>е) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary);</p>

	<p>необходимости, дополнительные указания);</p> <p>e) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME ОЖИДАЙТЕ МЕЖДУ (расстояние) И (расстояние) DME [ПРАВосторонняя (или ЛЕВОсторонняя) СХЕМА] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания) .</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>f) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary) .</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
1.3.4 ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	<p>a) ЗАДЕРЖКА НЕ ПРЕДВИДИТСЯ;</p> <p>б) ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время);</p> <p>в) ИЗМЕНЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА (время);</p> <p>г) ЗАДЕРЖКА НЕ УСТАНОВЛЕНА (причины);</p> <p>д) ОЖИДАЙТЕ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАДЕРЖКУ НА ПРИВЬТИЕ (минуты) .</p>	<p>a) NO DELAY EXPECTED;</p> <p>b) EXPECTED APPROACH TIME (time);</p> <p>c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time);</p> <p>d) DELAY NOT DETERMINED (reasons);</p> <p>e) EXPECT DELAY (time) .</p>
1.3.5 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	<p>ВКЛЮЧИТЕ ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ.</p>	<p>SHOW LANDING LIGHTS.</p>
1.3.6 ВИЗУАЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ	<p>a) ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (или РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ);</p> <p>б) ПОДТВЕРДИТЕ ПОКАЧИВАНИЕМ С КРЫЛА НА КРЫЛО;</p> <p>в) ПОДТВЕРДИТЕ МИГАНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ФАР.</p>	<p>a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER);</p> <p>b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS;</p> <p>c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.</p>
1.3.7 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ ... для запроса разрешения на запуск двигателей  ...ответы органа ОВД	<p>&lt;*&gt; a) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК;</p> <p>&lt;*&gt; б) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК, ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS);</p> <p>в) РАЗРЕШАЮ;</p> <p>г) ЗАПУСКАЙТЕ (время);</p> <p>д) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАПУСК В (время);</p> <p>е) ЗАПУСКАЙТЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ;</p> <p>ж) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ВЫЛЕТ (время) ЗАПУСК ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ.</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; a) [aircraft location] REQUEST START UP;</p> <p>&lt;*&gt; b) [aircraft location] REQUEST START UP, INFORMATION (ATIS identification);</p> <p>c) START UP APPROVED;</p> <p>d) START UP AT (time);</p> <p>e) EXPECT START UP AT (time);</p> <p>f) START UP AT OWN DISCRETION;</p> <p>g) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
1.3.8 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД  Примечание. Когда этого требуют местные процедуры, разрешение на буксировку хвостом вперед необходимо получать у аэродромного диспетчерского пункта.  ... воздушное судно/орган ОВД	<p>&lt;*&gt; a) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ВЫТАЛКИВАНИЕ;</p> <p>б) ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ;</p> <p>в) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ);</p>	<p>&lt;*&gt; a) [aircraft location] REQUEST PUSHBACK;</p> <p>b) PUSHBACK APPROVED;</p> <p>c) STAND BY;</p>

	<p>г) ВЫТАЛКИВАНИЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ;</p> <p>д) ОЖИДАЙТЕ ЗАДЕРЖКУ (число) МИНУТ ВСЛЕДСТВИЕ (причина).</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION;</p> <p>e) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason).</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.9 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ БУКСИРОВКЕ</p> <p>... ответ органа ОВД</p>	<p>&lt;*&gt; а) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ БУКСИРОВКУ [название авиакомпании] (тип воздушного судна) ОТ (место) ДО (место);</p> <p>б) БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования);</p> <p>в) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ;</p> <p>г) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ).</p> <p>----- &lt;*&gt; Означает запрос от комплекса "воздушное судно/буксировщик".</p>	<p>&lt;*&gt; a) REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location);</p> <p>b) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed);</p> <p>c) HOLD POSITION;</p> <p>d) STAND BY.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.</p>
<p>1.3.10 ЗАПРОС ПРОВЕРКИ ВРЕМЕНИ И/ИЛИ ДАННЫХ ОБ АЭРОДРОМЕ ДЛЯ ВЫЛЕТА</p> <p>... когда радиовещательная информация ATIS не обеспечивается</p>	<p>&lt;*&gt; а) ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ;</p> <p>б) ВРЕМЯ (время);</p> <p>&lt;*&gt; в) ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА;</p> <p>г) ВПП (номер), ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения), QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)], ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число), [ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) (или ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП или RVR (расстояние) (единицы измерения))] [ВРЕМЯ (время)].</p> <p>Если видимость и RVR измеряются в нескольких точках, для взлета следует использовать значения, репрезентативные для зоны пробега/дальнего конца ВПП.</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; a) REQUEST TIME CHECK;</p> <p>b) TIME (time);</p> <p>&lt;*&gt; c) REQUEST DEPARTURE INFORMATION;</p> <p>d) RUNWAY (number), WIND (direction and speed (units) QNH (or QFE), (number) [(units)] TEMPERATURE [MINUS] (number), [VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance) (units))] [TIME (time)].</p> <p>Note. - If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for take-off.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.11 РУЛЕНИЕ ... при вылете</p> <p>... если требуются подробные указания по рулению</p>	<p>&lt;*&gt; а) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "тяжелое"] [местонахождение воздушного судна] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [намерения];</p> <p>&lt;*&gt; б) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "тяжелое"] [местонахождение воздушного судна] (правила полетов) В (аэродром назначения) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [намерения];</p> <p>в) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [номер] [ВПП (номер)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер))] [ВРЕМЯ (время)];</p> <p>&lt;*&gt; г) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если "тяжелое"] ПРОШУ ПОДРОБНЫХ УКАЗАНИЙ ПО РУЛЕНИЮ;</p> <p>д) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ) [номер] [ВПП (номер)] ЧЕРЕЗ</p>	<p>&lt;*&gt; а) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>&lt;*&gt; б) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];</p> <p>c) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)];</p> <p>&lt;*&gt; д) [aircraft type] [wake turbulence category if "heavy"] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;</p> <p>e) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF</p>

	(конкретный маршрут следования) [ВРЕМЯ (время)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер))];	RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number));
... если не обеспечивается информация об аэродроме из других альтернативных источников, например ATIS	ж) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) ((номер)) (затем дается соответствующая информация об аэродроме) [ВРЕМЯ (время)];	f) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)];
	з) ВЫПОЛНИТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО);	g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);
	и) РУЛИТЕ ПО (ПО) (обозначение РД);	h) TAXI VIA (identification of taxiway);
	к) РУЛИТЕ ПО ВПП (ПО ПОЛОСЕ) (номер);	i) TAXI VIA RUNWAY (number);
	л) РУЛИТЕ К ВОЗЛАЛУ [или другое место, например, ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ] (МЕСТО СТОЯНКИ (номер));	j) TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];
... для полетов вертолетов	<*> м) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ОТ (или ЧЕРЕЗ) ДО (соответственно место или маршрут);	<*> k) REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate);
	н) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (или ЧЕРЕЗ) (соответственно место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)];	l) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];
	о) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ЧЕРЕЗ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди);	m) AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel);
... после посадки	<*> п) РАЗРЕШИТЕ НА 180 ПО ПОЛОСЕ;	<*> n) REQUEST BACKTRACK;
	р) ПО ПОЛОСЕ НА 180 РАЗРЕШЕНО;	o) BACKTRACK APPROVED;
... общая фразеология	<*> т) [(местонахождение воздушного судна)] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ДО (место назначения на аэродроме);	<*> q) [(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);
	у) РУЛИТЕ ПРЯМО ВПЕРЕД;	r) TAXI STRAIGHT AHEAD;
	ф) РУЛИТЕ, СОБЛЮДАЯ ОСТОРОЖНОСТЬ;	s) TAXI WITH CAUTION;
	х) ПРОПУСТИТЕ (описание и местонахождение другого воздушного судна);	t) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);
	<*> ш) ПРОПУСКАЮ (движение);	<*> u) GIVING WAY TO (traffic);
	<*> щ) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (или тип воздушного судна) ВИЖУ;	<*> v) TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT;
	э) ЗАРУЛИВАЙТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ;	w) TAXI INTO HOLDING BAY;
	ю) СЛЕДИТЕ ЗА (описание другого воздушного судна или транспортного средства);	x) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle);
	я) ОСВОБОДИТЕ ВПП (или ПОЛОСУ);	y) VACATE RUNWAY;
	<*> аа) ВПП (или ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ;	<*> z) RUNWAY VACATED;
	бб) УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ [(причина)];	aa) EXPEDITE TAXI [(reason)];
	<*> вв) УСКОРЯЮ;	<*> bb) EXPEDITING;
	гг) [ОСТОРОЖНО] ЗАМЕДИТЕ РУЛЕНИЕ [(причина)];	cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [reason];

	<p>&lt;*&gt; дд) ЗАМЕДЛЯЮ.</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; dd) SLOWING DOWN.</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.12 ОЖИДАНИЕ</p> <p>... для ожидания в установленном месте перед ВПП</p>	<p>&lt;+&gt; а) ОЖИДАЙТЕ (направление) ОТ (место, номер ВПП и т.д.);</p> <p>&lt;+&gt; б) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ;</p> <p>&lt;+&gt; в) ОЖИДАЙТЕ В (расстояние) ОТ (место);</p> <p>&lt;+&gt; г) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место);</p> <p>&lt;*&gt; д) ОЖИДАЮ;</p> <p>е) ОЖИДАЮ (место).</p> <p>-----</p> <p>&lt;+&gt; Требуется конкретное подтверждение со стороны пилота.</p> <p>&lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом. Для подтверждения указаний ОЖИДАЙТЕ, ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ и ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место) употребляйте предусматриваемые правилами ведения связи слова ВАС ПОНЯЛ И ВЫПОЛНЯЮ недостаточно. В каждом случае для подтверждения используют соответственно фразу ОЖИДАЮ или ОЖИДАЮ ПЕРЕД (место).</p>	<p>&lt;+&gt; а) HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.);</p> <p>&lt;+&gt; б) HOLD POSITION;</p> <p>&lt;+&gt; в) HOLD (distance) FROM (position);</p> <p>&lt;+&gt; д) HOLD SHORT OF (position);</p> <p>&lt;*&gt; е) HOLDING;</p> <p>&lt;*&gt; ф) HOLDING SHORT.</p> <p>-----</p> <p>&lt;+&gt; Requires specific acknowledgement from the pilot.</p> <p>&lt;*&gt; Denotes pilot transmission. The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be by the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.</p>
<p>1.3.13 ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ВПП</p> <p>При соответствующем указании пилот будет докладывать "ВПП ОСВОБОДИЛ", когда воздушное судно полностью находится за пределами места ожидания у ВПП.</p>	<p>&lt;*&gt; а) РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП (ПОЛОСУ) (номер);</p> <p>Если с диспетчерского пункта аэродрома пересекающее ВПП воздушное судно не видно (например, ночью, при плохой видимости), данное указание должно всегда включать команду должить об освобождении ВПП воздушным судном.</p> <p>б) ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) [ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ];</p> <p>в) УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП (номер) ВОЗДУШНОЕ СУДНО (тип воздушного судна) В (расстояние) КИЛОМЕТРАХ (или МИЛЯХ) НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ;</p> <p>г) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [номер] [ВПП (номер)] ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер)] или [ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер)];</p> <p>&lt;*&gt; д) ВПП (ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ.</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; а) REQUEST CROSS RUNWAY (number);</p> <p>If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway.</p> <p>б) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED];</p> <p>в) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL;</p> <p>д) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)];</p> <p>&lt;*&gt; е) RUNWAY VACATED.</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.14 ПОДГОТОВКА К ВЗЛЕТУ</p>	<p>а) РАЗРЕШИТЬ ВЫЛЕТ НЕ МОГУ (обозначение) (причина);</p> <p>б) ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ [К ВЫЛЕТУ, ОТПРАВЛЕНИЮ];</p> <p>в) ВЫ ГОТОВЫ [К ВЫЛЕТУ, ОТПРАВЛЕНИЮ]?</p> <p>г) ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ?</p> <p>&lt;*&gt; д) ГОТОВ;</p>	<p>а) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);</p> <p>б) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];</p> <p>в) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?</p> <p>д) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?</p> <p>&lt;*&gt; е) READY;</p>

... разрешите выйти на ВПП и ждать разрешения на взлет	е) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ (или РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) [И ЖДИТЕ];  <+> ж) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) ВПП (номер);  з) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ;	f) LINE UP [AND WAIT];  <+> g) LINE UP RUNWAY (number);
... условные разрешения	<+> и) (условие) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (краткое повторение условия);	<+> i) (condition) LINE UP (brief reiteration of the condition);
... подтверждение условного разрешения	<+> к) (условие) ВЫРУЛИВАЮ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (краткое повторение условия);	<+> j) (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition);
... подтверждение или неподтверждение повторенного пилотом условного разрешения	л) [ПОНЯЛИ] ПРАВИЛЬНО (или НЕПРАВИЛЬНО) [ПОВТОРЯЮ] ... (надлежащая фраза).  ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом. <+> Если существует возможность неправильного понимания при использовании нескольких ВПП. <+> Положения, касающиеся использования условных разрешений, содержатся в пункте 5.6 настоящих Правил.	к) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN]... (as appropriate).  ----- <*> Denotes pilot transmission. <+> When there is the possibility of confusion during multiple runway operations. <+> Provisions concerning the use of conditional clearances are contained in 5.6.
1.3.15 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЗЛЕТ	а) ВПП [номер] РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [ДОЛОЖИТЕ ОТГЫВ];	а) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];
... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП	б) [информация о движении] ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ;	б) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF;
... когда взлет согласно данному разрешению не выполнен	в) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО (или ОСВОБОДИТЕ ВПП [(указания)]);	с) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)];
... отмена разрешения на взлет	г) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО (или ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП);	д) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;
... прекращение взлета после разбега воздушного судна	д) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ (причина);  <*> е) ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ;	е) HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons);  <*> f) HOLDING;
... для полетов вертолетов	ж) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО) [(повторите позывной воздушного судна) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО)];  <*> з) ОСТАНАВЛИВАЮСЬ (ВЗЛЕТ ПРЕКРАТИЛ);	г) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY];  <*> h) STOPPING;
	и) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [С (позиция)] (занимаемое место, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета, ВПП и номер);  <*> к) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ВЫЛЕТУ;	и) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);  <*> j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;
	л) ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ [или ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ, или НАБОР ВЫСОТЫ] (соответствующие указания).  ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом. Фразы "ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ" и "ОСТАНАВЛИВАЮСЬ" используются согласно правилам в ответ на фразы соответственно в пунктах д) и ж).	к) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate).  ----- <*> Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.

<p>1.3.16 УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РАЗВОРОТА ИЛИ НАБОРА ВЫСОТЫ ПОСЛЕ ВЗЛЕТА</p> <p>... при запросе или назначении времени взлета</p> <p>... подлежащий выдерживанию курс</p> <p>... когда необходимо выдерживать конкретную линию пути</p>	<p>&lt;*&gt; а) ПРОШУ ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ;</p> <p>б) ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ РАЗРЕШАЮ;</p> <p>в) О ПРАВОМ (или ЛЕВОМ) РАЗВОРОТЕ СООБЩУ ДОПОЛНИТЕЛЬНО;</p> <p>г) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ;</p> <p>д) ВЗЛЕТ В (время);</p> <p>е) ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (уровень) (указания);</p> <p>ж) НЕ МЕНЯЙ КУРСА (или СОХРАНЯЙТЕ КУРС) (указания);</p> <p>з) С КУРСОМ ВЗЛЕТА (или ПО ПРЯМОЙ) (указания);</p> <p>и) НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ (указания).</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; a) REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;</p> <p>c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;</p> <p>d) REPORT AIRBORNE;</p> <p>e) AIRBORNE (time);</p> <p>f) AFTER PASSING (level) (instructions);</p> <p>g) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions);</p> <p>h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions);</p> <p>i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.17 ВХОД В АЭРОДРОМНЫЙ КРУГ ДВИЖЕНИЯ</p> <p>... когда обеспечивается информация ATIS</p>	<p>&lt;*&gt; а) [тип воздушного судна] (местоположение) (уровень) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ПОСАДКЕ;</p> <p>б) ВХОДИТЕ В КРУГ (направление движения в круге) (место в круге) (номер ВПП [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения) [ДВИЖЕНИЕ (указать)]];</p> <p>в) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ВПП (номер) [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения) [ДВИЖЕНИЕ (указать)]];</p> <p>&lt;*&gt; г) (тип воздушного судна) (местоположение) (уровень) ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS) (ДЛЯ ПОСАДКИ);</p> <p>д) ВХОДИТЕ В КРУГ (место в круге) [ВПП (номер)] QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения) [ДВИЖЕНИЕ (указать)]].</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; a) [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING;</p> <p>b) JOIN [(direction of circuit)] (runway number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS (number)] QNH (or QFE) (number) [(units) [TRAFFIC (detail)];</p> <p>c) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS (number)] QNH (or QFE) (number) [(units) [TRAFFIC (detail)];</p> <p>&lt;*&gt; d) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;</p> <p>e) JOIN (position in circuit) [RUNWAY (number)] QNH (or QFE) (number) [(units) [TRAFFIC (detail)].</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.18 ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ</p>	<p>&lt;*&gt; а) (место в круге, например МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ/НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ);</p> <p>б) НОМЕР ... СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип воздушного судна и местоположение) [при необходимости дополнительные указания].</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>&lt;*&gt; a) (position in circuit, e.g. DOWNWIND /FINAL);</p> <p>b) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required].</p> <p>-----</p> <p>&lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.19 УКАЗАНИЯ ПО ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ</p> <p>Донесение "ДЛИННАЯ ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ" делается тогда, когда воздушное судно выходит на посадочную прямую на расстоянии более 7 км (4 м. мили) от точки приземления или когда</p>	<p>а) ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД;</p> <p>б) ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (или ПРОДЛИТЕ ПОЛЕТ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ);</p> <p>в) ДОЛОЖИТЕ ЧЕТВЕРТЫЙ (или НА ПРЯМОЙ, или НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ, или НА ПОСАДОЧНОМ, или ПЕРЕД ЧЕТВЕРТЫМ);</p>	<p>a) MAKE SHORT APPROACH;</p> <p>b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND);</p> <p>c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL);</p>

<p>воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой и находится в 15 км (8 м. миль) от точки приземления. В обоих случаях на расстоянии 7 км (4 м. мили) от точки приземления требуется передавать донесение "НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ (НА ПРЯМОЙ)".</p>	<p>г) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД [БУДЬТЕ ГОТОВЫ К ВОЗМОЖНОМУ УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ].</p>	<p>d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].</p>
<p>1.3.20 РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОСАДКУ</p> <p>... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП</p> <p>... специальные полеты</p> <p>... при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня</p> <p>... при пролете над диспетчерским пунктом или другим наблюдательным пунктом для производства визуального осмотра с земли</p> <p>... для полетов вертолетов</p>	<p>а) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ;</p> <p>б) (информация о движении) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ;</p> <p>в) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (или ПОСАДКУ И ВЗЛЕТ С КОНВЕЙЕРА);</p> <p>г) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ;</p> <p>&lt;*&gt; д) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (причины);</p> <p>е) РАЗРЕШАЮ НИЗКИЙ ЗАХОД [ВПП (номер)] [при необходимости указать ограничения по высоте] (указывая по уходу на второй круг)];</p> <p>&lt;*&gt; ж) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причины);</p> <p>з) РАЗРЕШАЮ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ [то же, что и в ф)];</p> <p>&lt;*&gt; и) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место));</p> <p>к) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ЗАХОД ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место, ВПП, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета)) ПРИВЛЕТИЕ (или МАРШРУТ ПРИВЛЕТИЯ) (номер, название или код)]. [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (действующая ВПП, продолжение осевой линии ВПП и т.д.)]. [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (направление или расстояние) ОТ (ВПП, осевая линия ВПП, другой вертолет или воздушное судно)]. [СЛЕДИТЕ ЗА (линии электропередачи, неосвещенные препятствия, турбулентность следа и т.д.)]. РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ.</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>а) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND;</p> <p>б) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND;</p> <p>с) CLEARED TOUCH AND GO;</p> <p>д) MAKE FULL STOP;</p> <p>&lt;*&gt; е) REQUEST LOW APPROACH (reasons);</p> <p>ф) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)];</p> <p>&lt;*&gt; г) REQUEST LOW PASS (reasons);</p> <p>h) CLEARED LOW PASS [as in f)];</p> <p>&lt;*&gt; и) REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location));</p> <p>j) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)]. [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>1.3.21 ЗАДЕРЖКА ВОЗДУШНОГО СУДНА</p>	<p>а) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ ПО КРУГУ НАД АЭРОДРОМОМ;</p> <p>б) ВИРАЖ (или ОРБИТА) (ВПРАВО или ВЛЕВО) [ОТ ВАШЕГО МЕСТА];</p> <p>в) СДЕЛАЙТЕ ЕЩЕ ОДИН КРУГ (ВЫПОЛНИТЕ ВИРАЖ).</p>	<p>а) CIRCLE THE AERODROME;</p> <p>б) ORBIT (RIGHT or LEFT) [FROM PRESENT POSITION];</p> <p>с) MAKE ANOTHER CIRCUIT.</p>
<p>1.3.22 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ</p>	<p>а) УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ;</p> <p>&lt;*&gt; б) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ.</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию,</p>	<p>а) GO AROUND;</p> <p>&lt;*&gt; б) GOING AROUND.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>



	используемую пилотом.	
1.3.23 ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ		
... когда от пилота требуется визуально проверить посадочное шасси	а) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО;  б) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (или ВЫПУЩЕНО);  в) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО;  г) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, НЕ УБРАНО (или НЕ ВЫПУЩЕНО);	а) LANDING GEAR APPEARS DOWN;  b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN);  c) WHEELS APPEAR UP;  d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (DOWN);
... турбулентность в следе	д) ОСТОРОЖНО, СПУТНИЙ СЛЕД [ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО (или ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (тип воздушного судна)] [при необходимости дополнительная информация];	e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];
... реактивная струя на перроне или на РД	е) ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ;	f) CAUTION JET BLAST;
... струя воздушного винта самолета	ж) ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА.	g) CAUTION SLIPSTREAM.
1.3.24 ОСВОБОЖДЕНИЕ ВПП И СВЯЗЬ ПОСЛЕ ПОСАДКИ	а) РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота);	а) CONTACT GROUND (frequency);
	б) ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота);	b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency);
	в) УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ;	c) EXPEDITE VACATING;
	г) ВАШЕ МЕСТО СТОЯНКИ (или ВОРОТА, ГЕЙТ) (номер);	d) YOUR STAND (or GATE) (designation);
	д) ВЫПОЛНЯЙТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ, или КАК ВАМ УДОБНО) НАЛЕВО (или НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота);	e) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency);
... для полетов вертолетов	е) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (или) МЕСТА СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (зона);	f) AIR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area);
	ж) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО (или ЧЕРЕЗ) (соответствующее место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)];	g) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];
	з) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ЧЕРЕЗ (прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди).	h) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).
1.4 Координация между органами ОВД		
1.4.1 РАСЧЕТНЫЕ И ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ	а) РАСЧЕТНОЕ [направление полета] (позывной воздушного судна) [ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код ВОРЛ)] (тип) РАСЧЕТНЫЕ (основная точка (время) (эшелон) (или СНИЖАЕТСЯ С (уровень) ДО (уровень)) [СКОРОСТЬ (заявленная истинная воздушная скорость)] (маршрут) [ЗАМЕЧАНИЯ];	а) ESTIMATE [direction of flight] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level)) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS];
... передающий орган	б) РАСЧЕТНАЯ (основная точка) для (позывной воздушного судна);	b) ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign);
... ответ принимающего органа (если нет информации о плане полета)	в) НЕТ ИНФОРМАЦИИ;	c) NO DETAILS;
... ответ принимающего органа (если имеется)	(тип воздушного судна) (пункт назначения);	(aircraft type) (destination);

<p>информация о плане полета)</p> <p>... ответ передающего органа</p>	<p>[ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код ВОРЛ)] [РАСЧЕТНЫЕ] (основная точка) (время) НА (уровень).</p> <p>В случае отсутствия данных плана полета принимающая станция отвечает на б) "СВЕДИЛИ НЕ ИМЕЮ", и передающая станция передает полностью расчетные данные, как указано в подпункте а);</p> <p>г) РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ О НЕУПРАВЛЯЕМОМ БЕСПИЛОТНОМ АЭРОСТАТЕ (АЭРОСТАТАХ) (опознавательный индикс и класс) РАСЧЕТНОЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НАД (место) В (время) СООБЩЕННЫЙ ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (цифра или цифры) [или ЭШЕЛОН ПОЛЕТА НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ (направление) РАСЧЕТНАЯ ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (цифра) (прочая относящаяся к делу информация, если таковая имеется);</p> <p>д) ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ (позывной воздушного судна) (при необходимости, соответствующие сведения).</p>	<p>[SQUAWKING (SSR code)] [ESTIMATED] (significant point) (time) AT (level);</p> <p>In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to b) NO DETAILS and transmitting station shall pass full estimate as in a).</p> <p>d) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any);</p> <p>e) REVISION (aircraft call sign) (details as necessary).</p>
<p>1.4.2 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ</p>	<p>а) ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна);</p> <p>б) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАНО [В (время)] [условия/ограничения];</p> <p>в) ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) [ДЛЯ НАБОРА ВЫСОТЫ (ИЛИ СНИЖЕНИЯ)]?</p> <p>г) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) НЕ ПЕРЕДАЮ [ДО (время или основная точка)];</p> <p>д) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ [ДВИЖЕНИЕ (подробности)].</p>	<p>a) REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign);</p> <p>b) (aircraft call sign) RELEASED [AT (time)] [conditions/restrictions];</p> <p>c) IS (aircraft call sign) RELEASED [FOR CLIMB (or DESCENT)]?;</p> <p>d) (aircraft call sign) NOT RELEASED [UNTIL (time or significant point)];</p> <p>e) UNABLE (aircraft call sign) [TRAFFIC IS (details)].</p>
<p>1.4.3 ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ</p>	<p>а) МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) НА (подробности предлагаемого изменения)?</p> <p>б) СОГЛАСНЫ НА (изменение разрешения) ДЛЯ (позывной воздушного судна);</p> <p>в) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (позывной воздушного судна);</p> <p>г) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (желаемый маршрут, уровень и т.д.) [ДЛЯ (позывной воздушного судна)] [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (предполагаемое альтернативное разрешение).</p>	<p>a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)?;</p> <p>b) AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign);</p> <p>c) UNABLE (aircraft call sign);</p> <p>d) UNABLE (desired route, level, etc.) [FOR (aircraft call sign)] [DUE (reason)] (alternative clearance proposed).</p>
<p>1.4.4 ЗАПРОС УТВЕРЖДЕНИЯ</p>	<p>а) ПРОШУ УТВЕРДИТЬ (позывной воздушного судна) РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ПРОЛЕТА (основная точка) (время);</p> <p>б) (позывной воздушного судна) УТВЕРЖДАЮ [любые ограничения];</p> <p>в) (позывной воздушного судна) УТВЕРДИТЬ НЕ МОГУ (альтернативные указания).</p>	<p>a) APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time);</p> <p>b) (aircraft call sign) REQUEST APPROVED [(restriction if any)];</p> <p>c) (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions).</p>
<p>1.4.5 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ</p>	<p>[ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ] (позывной воздушного судна) [СКВОК (код ВОРЛ)] (тип) ИЗ (пункт вылета) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАНО В (основная точка, или время, или уровень) ИМЕЕТ РАЗРЕШЕНИЕ И РАССЧИТЫВАЕТ ПРОЛЕТЕТЬ (граница действия разрешения) (время) НА (уровень)</p>	<p>a) [INBOUND RELEASE] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (level) [EXPECTED APPROACH TIME OR NO DELAY EXPECTED] CONTACT AT (time).</p>

	[ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ или ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ] СВЯЗЬ В (время).	
1.4.6 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ	ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна) [СКВОК (код ВОРЛ)] МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) (уровень).	a) HANDOVER (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] POSITION (aircraft position) (level).
1.4.7 УСКОРЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ	a) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (место) В (время);  б) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) [РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ] НАД (место) В (время) ЗАПРАШИВАЕТ (уровень или маршрут и т.п.).	a) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time);  b) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.).
1.4.8 ПОЛЕТЫ с ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО МИНИМУМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM)  ... для устного дополнения возможных сообщений с борта воздушных судов, не утвержденных для полетов с использованием RVSM, или для устного дополнения при автоматизированном обмене возможными сообщениями, при котором автоматически не передается информация п. 18 плана полета, после которого следует, при необходимости, дополнительная информация  ... для передачи причины чрезвычайных обстоятельств, связанных с воздушным судном, которое не в состоянии выполнять полеты RVSM из-за сильной турбулентности или других тяжелых метеорологических условий или, в соответствующих случаях, отказа оборудования	a) RVSM НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [(дополнительная информация, например, государственное воздушное судно)];  б) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУТ ВСЛЕДСТВИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТИ (или ОБОРУДОВАНИЯ, в соответствующих случаях).	a) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];  b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable).
1.5 Фразеология при использовании линии передачи данных диспетчер-пилот (далее - CPDLC)		
1.5.1 СОСТОЯНИЕ ГОДНОСТИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ		
... отказ CPDLC	a) [ВСЕ СТАНЦИИ] ОТКАЗ CPDLC (указания);	a) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions);
... непрохождение отдельного сообщения CPDLC	б) НЕПРОХОЖДЕНИЕ СООБЩЕНИЯ CPDLC (соответствующее разрешение, указание, информация или запрос);	b) CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate clearance, instruction, information or request);
... для исправления разрешений, указаний, информации или запросов CPDLC	в) НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ СООБЩЕНИЕ (содержание или тип сообщения) CPDLC, ПАУЗА (правильное диспетчерское разрешение, указание, информация или запрос);	c) DISREGARD CPDLC (message content or type) MESSAGE, BREAK (correct clearance, instruction, information or request);
... для передачи указания всем станциям или конкретному рейсу избегать направления запросов CPDLC в течение отграниченного периода времени	г) [ВСЕ СТАНЦИИ] ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ЗАПРОСОВ CPDLC [ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ] [(причина)];	d) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)];
... для возобновления нормального использования CPDLC	д) [ВСЕ СТАНЦИИ] ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ CPDLC.	e) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.
2. ФРАЗЕОЛОГИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ОБД НА ОСНОВЕ НАБЛЮДЕНИЯ		
Примечание. Ниже приводится фразеология, которая специально предназначена для использования, когда при обслуживании воздушного движения применяется система наблюдения ОБД. Фразеология, предназначенная для использования при обеспечении обслуживания воздушного движения и подробно изложена в предыдущих разделах, в определенных случаях может также использоваться при применении системы наблюдения ОБД.		

2.1 Общая фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения		
2.1.1 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	<p>а) ДОЛОЖИТЕ КУРС [И ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (или ВЫСОТУ)];</p> <p>б) ДЛЯ ОПОЗНОВАНИЯ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры);</p> <p>в) ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ КУРС;</p> <p>д) РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ [местоположение];</p> <p>г) ОПОЗНАНЫ [местоположение];</p> <p>д) НЕОПОЗНАНЫ [причина], [ПЕРЕХОДИТЕ С НОВА (или ПРОДОЛЖАЙТЕ) САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ].</p>	<p>a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)];</p> <p>b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);</p> <p>c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING;</p> <p>d) RADAR CONTACT [position];</p> <p>e) IDENTIFIED [position];</p> <p>f) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].</p>
2.1.2 ИНФОРМАЦИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ	МЕСТО (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) (или НАД, или НА ТРАВЕРСЕ (основная точка)).	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).
2.1.3 УКАЗАНИЯ ПРИ НАВЕДЕНИИ	<p>а) ПРОЙДИТЕ (основная точка) КУРС [три цифры];</p> <p>б) СОХРАНЯЙТЕ КУРС (три цифры);</p> <p>в) СОХРАНЯЙТЕ ПРЕЖНИЙ (или ТЕКУЩИЙ) КУРС (или НЕ МЕНЯЯ КУРСА);</p> <p>г) КУРС (три цифры);</p> <p>д) ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ КУРС (три цифры) [причина];</p> <p>е) ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (число градусов) ГРАДУСОВ [причина];</p> <p>ж) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НА КУРС (три цифры);</p> <p>з) СЛЕДУЙТЕ С КУРСОМ (три цифры), ПРИ ПЕРВОЙ ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (название) (основная точка);</p> <p>и) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ.</p>	<p>a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits);</p> <p>b) CONTINUE HEADING (three digits);</p> <p>c) CONTINUE PRESENT HEADING;</p> <p>d) FLY HEADING (three digits);</p> <p>e) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason];</p> <p>f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason];</p> <p>g) STOP TURN HEADING (three digits);</p> <p>h) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point);</p> <p>i) HEADING IS GOOD.</p>
2.1.4 ПРЕКРАЩЕНИЕ ВЕКТОРЕНИЯ	<p>а) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ (местоположение воздушного судна) (конкретные указания);</p> <p>б) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ [ПРЯМО НА] (основная точка) [МАГНИТНЫЙ ПУТЕВОЙ УГОЛ (три цифры) РАССТОЯНИЕ (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ)].</p>	<p>a) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions);</p> <p>b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)].</p>
2.1.5 МАНЕВРЫ	<p>а) РАЗВОРОТ НА ТРИСТА ШЕСТЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ ВЛЕВО (или ВПРАВО) [причина];</p> <p>б) ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ (ОРБИТА) [причина];</p>	<p>a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason];</p> <p>b) ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason];</p>
... в случае ненадежной работы бортовых приборов, указывающих направление	в) ВЫПОЛНИТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ СО СКОРОСТЬЮ СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В МИНУТУ (или СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В ДВЕ МИНУТЫ, или (число) ГРАДУСОВ В СЕКУНДУ) НАЧИНАЯЙТЕ И ПРЕКРАЩАЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ ПО КОМАНДЕ "НЕМЕДЛЕННО";	c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON COMMAND "NOW";
В тех случаях, когда необходимо указывать причину векторения или вышеуказанных маневров,	<p>г) ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО.</p> <p>д) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НЕМЕДЛЕННО.</p>	<p>d) TURN LEFT (or RIGHT) NOW;</p> <p>e) STOP TURN NOW.</p>

<p>должна использоваться следующая фразеология:</p> <p>a) ВСЛЕДСТВИЕ НАЛИЧИЯ ДВИЖЕНИЯ;</p> <p>b) ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕРВАЛА;</p> <p>c) ВСЛЕДСТВИЕ ЗАДЕРЖКИ;</p> <p>d) ДЛЯ ПОЛЕТА МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТАМИ (или ТРЕТЬИМ И ЧЕТВЕРТЫМ РАЗВОРОТАМИ, или ПО ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ).</p>		
<p>2.1.6 УПРАВЛЕНИЕ СКОРОСТЬЮ</p>	<p>a) ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ (ВАША СКОРОСТЬ);</p> <p>&lt;*&gt; б) СКОРОСТЬ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ);</p> <p>в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (УСТАНОВИТЕ) (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ)] [ДО (основная точка)];</p> <p>г) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ);</p> <p>д) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ДАННУЮ СКОРОСТЬ;</p> <p>е) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ ДО (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ)];</p> <p>ж) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ);</p> <p>з) ДЕРЖИТЕ ПОТРЕБНУЮ СКОРОСТЬ;</p> <p>и) УМЕНЬШИТЕ (ГАСИТЕ) СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ВОЗМОЖНОЙ (или СКОРОСТИ ЗАХОДА);</p> <p>к) УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ЧИСТОЙ (ЧИСТОГО КРЫЛА);</p> <p>л) СКОРОСТЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ.</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>a) REPORT SPEED;</p> <p>&lt;*&gt; b) SPEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>c) MAINTAIN (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or [OR LESS]) [UNTIL (significant point)]];</p> <p>d) DO NOT EXCEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>e) MAINTAIN PRESENT SPEED;</p> <p>f) INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or OR LESS)];</p> <p>g) INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS);</p> <p>h) RESUME NORMAL SPEED;</p> <p>i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;</p> <p>j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;</p> <p>k) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS.</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>2.1.7 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ</p> <p>... для команды не передавать донесения о местоположении</p>	<p>a) НЕ ПЕРЕДАВАЙТЕ ДОНЕСЕНИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (указать)];</p> <p>б) ДОЛОЖИТЕ В (основная точка);</p> <p>в) ДОНЕСЕНИЯ НЕОБХОДИМО ПЕРЕДАВАТЬ ТОЛЬКО В (основная точка (точки));</p> <p>г) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ;</p> <p>д) КОНТРОЛЬ ВТОРИЧНЫЙ (КОНТРОЛИРУЮ ПО ВТОРИЧНОМУ)</p>	<p>a) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];</p> <p>b) NEXT REPORT AT (significant point);</p> <p>c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant points (s));</p> <p>d) RESUME POSITION REPORTING.</p>
<p>2.1.8 ИНФОРМАЦИЯ О ДРУГИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И ДЕЙСТВИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ СТОЛКНОВЕНИЯ</p>	<p>a) БОРТ НА (число) (расстояние) (направление полета) [любая другая информация];</p> <p>1) НЕИЗВЕСТНОЕ;</p> <p>2) СЛЕДУЕТ МЕДЛЕННО;</p> <p>3) СЛЕДУЕТ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ (БЫСТРО);</p> <p>4) ПЕРЕСЕКАЮЩИЙ;</p> <p>5) ВСТРЕЧНЫЙ (или ПОПУТНЫЙ);</p>	<p>a) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information];</p> <p>1) UNKNOWN;</p> <p>2) SLOW MOVING;</p> <p>3) FAST MOVING;</p> <p>4) CLOSING;</p> <p>5) OPPOSITE (or SAME) DIRECTION;</p>

<p>... (если известно)</p> <p>... для запроса в отношении действий по предотвращению столкновения</p> <p>... при пролете неизвестного воздушного судна</p> <p>... для предотвращения столкновения</p>	<p>6) ОБГОНЯЕТ;</p> <p>7) ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (или СПРАВА НАЛЕВО);</p> <p>8) (тип воздушного судна);</p> <p>9) (уровень);</p> <p>10) НАБИРАЕТ ВЫСОТУ (или СНИЖАЕТСЯ);</p> <p>&lt;*&gt; б) ПРОШУ ВЕКТОРЕНИЕ;</p> <p>а) ВАМ НУЖНО ВЕКТОРЕНИЕ?;</p> <p>г) С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ [соответствующие указания];</p> <p>д) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО КУРС (три цифры) ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние);</p> <p>е) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (ИЛИ ВПРАВО) (число градусов) ГРАДУСОВ НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние).</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>6) OVERTAKING;</p> <p>7) CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT);</p> <p>8) (aircraft type);</p> <p>9) (level);</p> <p>10) CLIMBING (or DESCENDING);</p> <p>&lt;*&gt; b) REQUEST VECTORS;</p> <p>c) DO YOU WANT VECTORS?;</p> <p>d) CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions];</p> <p>e) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three; digits) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance);</p> <p>f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance).</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
<p>2.1.9 СВЯЗЬ И ПОТЕРЯ СВЯЗИ</p> <p>... если подозревается потеря связи</p>	<p>а) [ЕСЛИ] РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (указания);</p> <p>б) ЕСЛИ НЕ БУДЕТЕ ПОЛУЧАТЬ НИКАКИХ ПЕРЕДАЧ В ТЕЧЕНИЕ (число) МИНУТ (или СЕКУНД) (указания);</p> <p>в) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (указания);</p> <p>д) ЕСЛИ ВЫ МЕНЯ СЛЫШИТЕ [указания в отношении маневра или СКВОК (код или ОПЗНАВАНИЕ)];</p> <p>г) (маневр, СКВОК или ОПЗНАВАНИЕ) НАБЛЮДАЮ. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) [(указания)].</p>	<p>а) [IF] RADIO CONTACT LOST (instructions);</p> <p>б) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions);</p> <p>с) REPLY NOT RECEIVED (instructions);</p> <p>д) IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)];</p> <p>е) (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)].</p>
<p>2.1.10 ПРЕКРАЩЕНИЕ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И/ИЛИ ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ОСНОВЕ ВЕЩАТЕЛЬНОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАВИСИМОГО НАБЛЮДЕНИЯ (ДАЛЕЕ - ADS-B)</p>	<p>а) РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (или ОПЗНАВАНИЕ) ПРЕКРАЩЕНО [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (указания);</p> <p>б) ОПЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ СКОРО БУДЕТ ПОТЕРЯН (соответствующие указания или информация);</p> <p>в) ОПЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН [причина] (указания).</p>	<p>а) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions);</p> <p>б) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information);</p> <p>с) IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).</p>
<p>2.1.11 УХУЖДЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И/ИЛИ ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B</p>	<p>а) ВТОРИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация);</p> <p>б) ПЕРВИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация);</p> <p>в) ADS-B НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация).</p>	<p>а) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary);</p> <p>б) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary);</p> <p>с) ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).</p>

2.2. Применение радиолокатора при диспетчерском обслуживании		
2.2.1 ВЕКТОРЕНИЕ ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ	<p>а) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ВПП (номер) ПО (тип средства, показания которого интерпретируются пилотом);</p> <p>б) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА ВПП (номер) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ (или ВПП);</p> <p>в) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВЫХОДА НА (указать местоположение на круге движения);</p> <p>г) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ТОЧНОГО ЗАХОДА ВПП (номер);</p> <p>д) ЗАХОД (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ (причина) (другие указания).</p>	<p>a) VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT;</p> <p>c) VECTORING FOR (positioning in the circuit);</p> <p>e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>f) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).</p>
2.2.2 ВЕКТОРЕНИЕ НА ИНСТРУМЕНТАЛЬНУЮ СИСТЕМУ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ILS) И ДРУГИЕ СРЕДСТВА, ПОКАЗАНИЯ КОТОРЫХ ИНТЕРПРЕТИРУЮТСЯ ПИЛОТОМ	<p>а) МЕСТО (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ) ОТ (контрольная точка). РАЗВОРОТ ВЛЕВО (ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ) (или ВПРАВО) НА КУРС (три цифры);</p> <p>б) ВЫ ЗАХВАТИТЕ ЛУЧ (радиосредство или) ВЫ ВЫИДЕТЕ НА (линия пути) (расстояние) ОТ (основная точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ);</p> <p>в) ПРОШУ ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (расстояние);</p> <p>г) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) ВПП (номер);</p> <p>д) ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ КУРСОВОГО [ILS] (или ЗАХВАТ GBAS/SBAS/MLS);</p> <p>е) ПОДХОДИТЕ СЛЕВА (или СПРАВА) [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД];</p> <p>ж) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры) [ДЛЯ ЗАХВАТА] или [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД];</p> <p>з) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПОСАДОЧНОГО (курс КРМ или радиосредство) (причина);</p> <p>и) ЭТОТ РАЗВОРОТ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕСЕЧЬ ПОСАДОЧНЫЙ (курс КРМ или радиосредство) [причина];</p> <p>к) КУРС ДЛЯ ЗАХОДА С ПРОВОРОТОМ [причина];</p> <p>л) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЕТЕ) (высота) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ;</p> <p>м) ДОЛОЖИТЕ ВХОД В ГЛИССАДУ;</p> <p>н) ЗАХВАТЫВАЙТЕ ЛУЧ (курс КРМ или радиосредство) [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ].</p> <p>----- &lt;*&gt; Обозначает фразеологию, используемую пилотом.</p>	<p>a) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits);</p> <p>b) YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN);</p> <p>c) REQUEST (distance) FINAL;</p> <p>d) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>e) REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE);</p> <p>f) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];</p> <p>g) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED];</p> <p>h) EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason);</p> <p>i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason];</p> <p>j) TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason];</p> <p>k) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;</p> <p>l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;</p> <p>m) INTERCEPT (localizer course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED].</p> <p>----- &lt;*&gt; Denotes pilot transmission.</p>
... когда пилот хочет выйти на желаемую линию пути на конкретном расстоянии от точки приземления		
... указания и информация		
2.2.3 МАНЕВРИРОВАНИЕ ПРИ НЕЗАВИСИМЫХ И ЗАВИСИМЫХ ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ЗАХОДАХ НА ПОСАДКУ	<p>а) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) НА ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ);</p> <p>б) ПЕРЕСЕКЛИ КУРСОВОЙ (или ПОСАДОЧНОЙ, или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS). НЕМЕДЛЕННО ДОВЕРНИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) И ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА ЛИНИЮ КУРСА (или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS);</p>	<p>a) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT);</p> <p>b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE);</p>

<p>... превентивные действия, когда наблюдаемое воздушное судно входит в зону NTZ</p> <p>... превентивные действия ниже 120 м (400 фут) над превышением порога ВПП, где применяются критерии поверхностной оценки препятствий для заходов на посадку на параллельные ВПП (P/OAS)</p>	<p>а) ILS (или MLS) ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ) ЧАСТОТА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или MLS) (частота);</p> <p>г) НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) [(цифра) ГРАДУСОВ] или [НА КУРС (три цифры)] БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ [ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ], НАБИРАЙТЕ (уровень);</p> <p>д) НАБИРАЙТЕ (уровень) НЕМЕДЛЕННО БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ [ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ] (дополнительные указания).</p>	<p>с) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency);</p> <p>д) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (level);</p> <p>е) CLIMB (level) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions).</p>
<p>2.2.5 ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ</p>		
<p>2.2.5.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ</p>	<p>а) БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (номер);</p> <p>б) ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВСЛЕДСТВИЕ (причина) (альтернативные указания);</p> <p>в) В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания).</p>	<p>а) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number);</p> <p>б) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions);</p> <p>с) IN CASE OF GO AROUND (instructions).</p>
<p>2.2.5.2 Связь</p>	<p>а) ПРИЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ПЕРЕДАЧ НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ;</p> <p>б) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН. БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ.</p>	<p>а) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS;</p> <p>б) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.</p>
<p>2.2.5.3 АЗИМУТ</p>	<p>а) ПОДХОДИТЕ [МЕДЛЕННО (или ВЫСТРО)] [СЛЕВА (или СПРАВА)];</p> <p>б) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ;</p> <p>в) НА ЛИНИИ ПУТИ;</p> <p>г) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ (ЛЕВее или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ;</p> <p>д) (число) МЕТРОВ ЛЕВее (или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ.</p>	<p>а) CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)];</p> <p>б) HEADING IS GOOD;</p> <p>с) ON TRACK;</p> <p>д) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK;</p> <p>е) (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK.</p>
<p>2.2.5.4 УГОЛ МЕСТА</p>	<p>а) ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ;</p> <p>б) НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ [СО СКОРОСТЬЮ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ ИЛИ (число) ФУТОВ В МИНУТУ (или ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ)];</p> <p>в) СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ;</p> <p>г) НА ГЛИССАДЕ;</p> <p>д) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) ГЛИССАДЫ;</p> <p>е) [ВСЕ ЕЩЕ] (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ);</p> <p>ж) СКОРРЕКТИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ;</p> <p>з) ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ [МЕДЛЕННО (или ВЫСТРО)] НА ГЛИССАДУ;</p> <p>и) ВОССТАНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ;</p> <p>к) УГЛОМЕРНЫЙ КАНАЛ НЕ РАБОТАЕТ (затем следуют соответствующие указания);</p> <p>л) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП). АБСОЛЮТНАЯ (или ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА</p>	<p>а) APPROACHING GLIDE PATH;</p> <p>б) COMMENCE DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)];</p> <p>с) RATE OF DESCENT IS GOOD;</p> <p>д) ON GLIDE PATH;</p> <p>е) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH;</p> <p>ф) [STILL] (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW);</p> <p>г) ADJUST RATE OF DESCENT;</p> <p>h) COMING BACK [SLOWLY (or QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH;</p> <p>и) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT;</p> <p>j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions);</p> <p>к) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW). ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).</p>



	БЫТЬ (число и единицы измерения).	
2.2.5.5 МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	а) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП); б) НАД ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ; в) НАД ПОРОГОМ.	a) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW).; b) OVER APPROACH LIGHTS; c) OVER THRESHOLD.
2.2.5.6 ПРОВЕРКИ	а) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ; б) ПРОВЕРЬТЕ АБСОЛЮТНУЮ (или ОТНОСИТЕЛЬНУЮ) ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ.	a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED; b) CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT).
2.2.5.7 ЗАВЕРШЕНИЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	а) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ; б) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП [ОГНИ ВПП];	a) REPORT VISUAL; b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
2.2.5.8 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ	а) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг]; б) НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг] (причина); в) ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ?; г) ЕСЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (соответствующие указания); <*> д) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ. ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [missed approach instructions]; b) GO AROUND IMMEDIATELY [missed approach instructions] (reason); c) ARE YOU GOING AROUND?; d) IF GOING AROUND (appropriate instructions); <*> e) GOING AROUND. ----- <*> Denotes pilot transmission.
2.3 Фразеология, применяемая при использовании вторичного обзорного радиолокатора (далее - ВОРЛ) И ADS-B		
2.3.1 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ ОБОРУДОВАНИЯ ВОРЛ	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ОТВЕТЧИКА; <*> б) ОТВЕТЧИК (согласно указанному в плане полета); <*> в) ОТВЕТЧИК ОТСУТСТВУЕТ. ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; <*> b) TRANSPONDER (as shown in the flight plan); <*> c) NEGATIVE TRANSPONDER. ----- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.2 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ADS-B; <*> б) ПЕРЕДАТЧИК ADS-B (линия передачи данных); <*> в) ПРИЕМНИК ADS-B (линия передачи данных); <*> г) ADS-B ОТСУТСТВУЕТ. ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; <*> b) ADS-B TRANSMITTER (data link); <*> c) ADS-B RECEIVER (data link); <*> d) NEGATIVE ADS-B. ----- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.3 ДЛЯ УКАЗАНИЯ УСТАНОВИТЬ КОД НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ	а) ДЛЯ ВЫЛЕТА СКВОК (код); б) СКВОК (код).	a) FOR DEPARTURE SQUAWK (code); b) SQUAWK (code).
2.3.4 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ПРИСВОЕННЫЙ ЕМУ РЕЖИМ И КОД	а) УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО СКВОК [(режим)] (код); <*> б) УСТАНОВЛИВАЮ ПОВТОРНО (режим) (код). ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) RESET SQUAWK [(mode)] (code); <*> b) RESETTING (mode) (code). ----- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.5. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ОПознавание ВОЗДУШНОГО СУДНА	ПОВТОРНО ВВЕДИТЕ ОПознавательный ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА [ADS-B или РЕЖИМ S].	REENTER [ADS-B or MODES] AIRCRAFT IDENTIFICATION.

2.3.6. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОДТВЕРДИТЬ КОД, УСТАНОВЛЕННЫЙ НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ПОДТВЕРДИТЕ СКВОК (код); <*> б) СКВОК (код).  ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) CONFIRM SQUAWK (code); <*> b) SQUAWKING (code).  ----- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.7. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРИМЕНЯТЬ РЕЖИМ "ОПОЗНАВАНИЕ"	а) СКВОК [(код)] [И] ОПОЗНАВАНИЕ; б) СКВОК СЛАБЫЙ;	а) SQUAWK [(code)] [AND] IDENT; b) SQUAWK LOW;
	в) СКВОК НОРМАЛЬНЫЙ; г) ПЕРЕДАЙТЕ ОПОЗНАВАНИЕ ADS-B.	с) SQUAWK NORMAL; d) TRANSMIT ADS-B IDENT.
2.3.8. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНОВИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИЕМООТВЕТЧИКА	СКВОК ТОЛЬКО НА ПРИЕМ.	SQUAWK STANDBY.
2.3.9. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ УСТАНОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОД	СКВОК "МЕЙДЕЙ" [КОД СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ].	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].
2.3.10. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВЫКЛЮЧИТЬ ПРИЕМООТВЕТЧИК И/ИЛИ ПЕРЕДАТЧИК ADS-B  Независимое использование приемответчика режима S и передатчика ADS-B может не обеспечиваться на всех воздушных судах (например, в том случае, когда ADS-B обеспечивается исключительно с помощью передаваемых приемответчиком более длительных самогенерируемых сигналов на частоте 1090 МГц). В таких случаях воздушные суда могут оказаться неспособными выполнять указания органа УВД, касающиеся применения ADS-B.	а) СКВОК "СТОП" [ТОЛЬКО ПЕРЕДАЧА ADS-B]; б) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ADS-B [ТОЛЬКО ПРИЕМООТВЕТЧИК (код)].	а) STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (cod) ONLY].
2.3.11. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ СООБЩИТЬ БАРОМЕТРИЧЕСКУЮ ВЫСОТУ	а) СКВОК "ЧАРЛИ"; б) ПЕРЕДАЙТЕ ВЫСОТУ ADS-B.	а) SQUAWK CHARLIE; b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.
2.3.12. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ УСТАНОВКУ ВЕЛИЧИНЫ ДАВЛЕНИЯ И ДАТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЭШЕЛОНА	ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
2.3.13. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРЕКРАТИТЬ ПЕРЕДАЧУ БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЫ ИЗ-ЗА НАЛИЧИЯ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ ЭШЕЛОН	а) ВЫКЛЮЧИТЕ РЕЖИМ ЧАРЛИ (или СТОП СКВОК ЧАРЛИ), НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ; б) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ВЫСОТЫ ADS-B [НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ или причина].	а) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].
2.3.14. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ ЭШЕЛОН	ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CONFIRM (level).
3. ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОНТРАКТНОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАВИСИМОГО НАБЛЮДЕНИЯ (далее - ADS-C)		
3.1. Общая фразеология ADS-C		
3.1.1. УХУЩЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ADS-C	ADS-C (или ADS-КОНТРАКТНОЕ) НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация). ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).	
4. ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ		
4.1. Фразеология при выдаче предупреждений		
4.1.1. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ, НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕРЬТЕ ВАШУ ВЫСОТУ (число) (единицы)	(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) (units). [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].

	измерения). [МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА (высота)].	
4.1.2. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ (по возможности предполагаемые действия пилота).	(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible).
5. ФРАЗЕОЛОГИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ПРИ СВЯЗИ МЕЖДУ НАЗЕМНЫМ ПЕРСОНАЛОМ И ЛЕТНЫМ ЭКИПАЖЕМ		
5.1 Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем		
5.1.1 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ (НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ/КАБИНА ПИЛОТОВ)	а) [ВЫ] ГОТОВЫ К ЗАПУСКУ ДВИГАТЕЛЕЙ?  <*> б) ЗАПУСКАЮ НОМЕР (номер а) двигателей).  После такого обмена наземный персонал должен ответить либо по переговорному устройству, либо с помощью подачи визуального сигнала для того, чтобы указать, что никаких препятствий нет и что запуск двигателей в указанном порядке можно выполнять. При ведении любой связи между наземным персоналом и пилотами важно обеспечить надежное опознавание соответствующих сторон.  ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	а) [ARE YOU] READY TO START UP?;  <*> b) STARTING NUMBER (engine number(s)).  The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed. Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.  ----- <*> Denotes pilot transmission.
5.1.2 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД  ... (наземный персонал/кабина пилотов)	а) ВЫ ГОТОВЫ К ВЫТАЛКИВАНИЮ?; <*> б) К ВЫТАЛКИВАНИЮ ГОТОВ;  в) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; <*> г) ТОРМОЗА ВЫКЛЮЧЕНЫ;  д) НАЧИНАЕМ ВЫТАЛКИВАНИЕ;  е) ВЫТАЛКИВАНИЕ ЗАКОНЧЕНО; <*> ж) БУКСИРОВКА ЗАКОНЧЕНА;  з) ПОДТВЕРДИТЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; <*> и) ТОРМОЗА ВКЛЮЧЕНЫ; <*> к) УБЕРИТЕ БУКСИР;  л) БУКСИР УБИРАЮ ЖДИТЕ ВИЗУАЛЬНОГО СИГНАЛА СЛЕВА (или СПРАВА).  После этого обмена подается визуальный сигнал пилоту, указывающий на то, что буксир убран и препятствий для руления нет.  ----- <*> Обозначает фразеологию, используемую	а) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?;  b) READY FOR PUSHBACK;  c) CONFIRM BRAKES RELEASED;  <*> d) BRAKES RELEASED;  e) COMMENCING PUSHBACK;  f) PUSHBACK COMPLETED;  <*> g) STOP PUSHBACK;  h) CONFIRM BRAKES SET;  <*> i) BRAKES SET;  <*> j) DISCONNECT;  k) DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT).  This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing.  ----- <*> Denotes pilot transmission.

# **МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

## **ПРИКАЗ**

от 4 марта 2011 г. N 69

### **ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ НА УЧАСТКЕ ЗЕМЛИ ИЛИ АКВАТОРИИ"**

В соответствии с пунктом 7 статьи 40 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории".

2. Установить, что настоящий Приказ вступает в силу через 90 дней со дня официального опубликования.

Министр  
И.Е.ЛЕВИТИН

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ НА УЧАСТКЕ ЗЕМЛИ ИЛИ АКВАТОРИИ"**

### **I. Общие положения**

1. Федеральные авиационные правила "Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории" (далее - Правила) разработаны в соответствии с пунктом 7 статьи 40 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239; 6244, 6245, 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901) и устанавливают требования, обязательные для выполнения владельцем посадочной площадки, расположенной на участке земли или акватории.

2. Требования настоящих Правил не применяются к:

посадочным площадкам для выполнения разовой посадки, подобранным с воздуха или осмотренным с земли;

посадочным площадкам, используемым менее 30 дней в течение календарного года.

3. В случаях, если эксплуатационной документацией воздушного судна устанавливаются иные требования к посадочным площадкам, чем установленные настоящими Правилами, то применяются требования эксплуатационной документации воздушного судна.

4. Посадочная площадка, предназначенная для самолетов, может быть использована вертолетами и иными видами воздушных судов при соблюдении требований, указанных в настоящих Правилах.

### **II. Требования к посадочным площадкам для самолетов**

5. Поверхность взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) посадочной площадки должна быть без препятствий, затрудняющих руление, взлет и посадку воздушных судов.

Неровности, определяемые по зазору (просвету) между рейкой длиной в 3 м и поверхностью летного поля в любых направлениях рабочей части, не должны превышать 0,1 м или размера, указанного в эксплуатационной документации воздушных судов, для которых предназначена посадочная площадка.

ВПП должна выдерживать нагрузки, возникающие при движении воздушных судов, для полетов которых она предназначена.

В случае, если посадочная площадка не имеет четко выделенной ВПП, то указанным требованиям должно соответствовать летное поле.

Ширина ВПП должна быть не менее:

18 м для посадочных площадок с длиной ВПП до 800 м;

23 м для посадочных площадок с длиной ВПП от 800 м до 1200 м;

30 м для посадочных площадок с длиной ВПП более 1200 м;

45 м для посадочных площадок с длиной ВПП более 1800 м.

Ширина ВПП, оборудованной для точного захода на посадку, должна быть не менее 30 м.

ВПП, имеющая длину более 1200 м или предназначенная для захода на посадку по приборам, оборудуется торцевой зоной безопасности (далее - ТЗБ), которая имеет длину не

менее 90 м за торцом ВПП. Ширина ТЗБ должна быть не менее общей ширины ВПП и ее боковых полос безопасности (далее - БПБ).

6. БПБ располагаются симметрично по обе стороны ВПП таким образом, чтобы общая ширина ВПП и ее БПБ составляла не менее:

30 м для посадочных площадок с длиной ВПП до 800 м;

40 м для посадочных площадок с длиной ВПП от 800 м до 1200 м;

75 м для посадочных площадок с длиной ВПП более 1200 м.

7. Ширина ВПП, которая имеет длину менее 400 м и предназначена для сверхлегких воздушных судов, и ее БПБ определяется исходя из летно-технических характеристик воздушных судов, полеты которых планируются с посадочной площадки.

8. Поперечный уклон БПБ не должен превышать 2,5%, ее поверхность, примыкающая к ВПП, должна выдерживать нагрузку, создаваемую при выкатывании воздушного судна за пределы ВПП, не вызывая у него повреждений конструкции.

9. Расположение мест стоянки воздушных судов должно обеспечивать расстояние между концами крыльев самолетов не менее 3 м.

Поверхность мест стоянки должна выдерживать нагрузку от колес воздушного судна при стоянке.

10. Поверхность между ВПП и местами стоянки, предназначенная для руления, должна выдерживать нагрузку от колес воздушного судна. При невозможности обеспечения выполнения требования для всей указанной поверхности, границы зон, предназначенные для руления, или рулевые дорожки (далее - РД) маркируются флажками или дорожными сигнальными конусами.

11. В случаях, установленных настоящими Правилами, элементы посадочных площадок обозначаются маркировочными знаками (далее - маркеры), которые должны быть объектами с массой и конструкцией, представляющими минимальную опасность для воздушного судна в случае столкновения с его частями (далее - ломкие объекты).

12. Маркеры, размещаемые вблизи ВПП или РД, устанавливаются таким образом, чтобы обеспечивать необходимое безопасное расстояние до воздушных винтов и гондол двигателей воздушных судов.

Маркеры должны закрепляться таким образом, чтобы предотвращать их смещение струей воздуха, создаваемой двигателями и воздушными винтами.

13. Входные маркеры ВПП устанавливаются симметрично оси ВПП по краям торцов ВПП таким образом, чтобы длинная сторона маркера была перпендикулярна осевой линии ВПП.

Поверхность входного маркера должна иметь со стороны ВПП чередующиеся вертикальные полосы красного и белого цветов, с противоположной стороны - вертикальные чередующиеся полосы черного и белого цветов. Крайние полосы имеют черный или красный цвет, соответственно. Размеры и форма маркеров указаны в приложении N 1 к настоящим Правилам. Входные маркеры устанавливаются на линии начала и конца ВПП на расстоянии от 1 до 5 м от ее боковых границ.

14. На ВПП, не имеющей искусственного покрытия, в качестве входных маркеров, обозначающих начало и конец ВПП, допускается применение трех флажков. Флажки устанавливаются от края ВПП с шагом 2 м на линии, перпендикулярной оси ВПП, их размеры приведены в приложении N 2 к настоящим Правилам.

15. Пограничные знаки в виде усеченного конуса или призмы устанавливают вдоль боковых границ ВПП на расстоянии 100 м друг от друга и 1 м за ее боковыми границами, пограничные знаки в виде флажков, автопокрышек или дорожных сигнальных конусов - на расстоянии 50 м друг от друга. Флажки и автопокрышки могут быть белого, красного или черного цвета при условии обеспечения контраста с фоном местности. При наличии снега на посадочной площадке пограничные знаки могут быть в виде веток деревьев хвойных пород.

Поверхность пограничного знака ВПП окрашивается чередующимися поперечными полосами красного и белого цветов или черного и белого цветов.

16. Посадочная площадка оборудуется не менее чем одним ветроуказателем. Ветроуказатель располагается таким образом, чтобы он был хорошо виден со всех точек летного поля. Он не должен затеняться зданиями, сооружениями и естественными препятствиями со всех направлений и свободно вращаться вокруг оси мачты.

Ветроуказатель должен иметь размеры не менее размеров, указанных в приложении N 3 к настоящим Правилам.

Ветроуказатель при полетах ночью должен быть освещен.

Цвет ветроуказателя выбирается таким образом, чтобы он контрастировал с окружающей местностью.

В тех случаях, когда для обеспечения необходимой контрастности ветроуказателя, необходимо использовать сочетание двух цветов, используются сочетания оранжевого с белым, красного с белым или черного с белым. Цвета располагаются в виде пяти чередующихся полос таким образом, чтобы первая и последняя полосы имели более темный цвет.

17. На посадочной площадке устанавливаются поверхности ограничения препятствий в направлении полосы воздушных подходов, примыкающей к торцу ВПП и расположенной в направлении ее оси, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку (далее - полоса воздушных подходов), а также в стороны от границ БПБ.

Для посадочных площадок, используемых ночью, не предназначенных для захода на посадку по приборам, поверхности ограничения препятствий в плане посадочной площадки имеют форму трапеции, боковые стороны которой образуются линиями, расходящимися от края БПБ под углом  $6^\circ$  к оси ВПП, проходящими от внешней границы ТЗБ, а при ее отсутствии - от торца ВПП. Длина поверхности ограничения препятствий в направлении полосы воздушных подходов составляет 1500 м, начинается от торца ВПП и имеет угол наклона  $3^\circ$  к оси ВПП. Боковая поверхность ограничения препятствий начинается от края БПБ и имеет угол наклона к нему  $20^\circ$  до высоты 50 м, далее горизонтальный участок до расстояния от оси ВПП 120 м.

В случае, если препятствия выходят за указанные поверхности ограничения, разрешается использование посадочных площадок днем для захода на посадку без использования приборов при условии, что владелец посадочной площадки включит описание препятствия в аэронавигационный паспорт посадочной площадки.

Для посадочных площадок, предназначенных для захода на посадку по приборам, поверхности ограничения препятствий в плане посадочной площадки имеют форму трапеции, боковые стороны которой образуются линиями, начинающимися на расстоянии 120 м в обе стороны от оси ВПП у ее торца и расходящимися под углом  $9^\circ$  к оси ВПП, проходящими от внешней границы ТЗБ. Длина поверхности ограничения препятствий в направлении полосы воздушных подходов составляет 3000 м, начинается от торца ТЗБ и имеет угол наклона  $3^\circ$  к оси ВПП. Боковая поверхность ограничения препятствий начинается от края БПБ и имеет угол наклона к нему  $20^\circ$  до высоты 50 м, далее горизонтальный участок до расстояния от оси ВПП 120 м.

Для посадочных площадок, оборудованных системами точного захода на посадку, применяются требования, установленные для аэродромов в зависимости от категории точного захода на посадку.

### **III. Требования к посадочным площадкам для вертолетов**

18. На посадочной площадке должна быть предусмотрена зона приземления и отрыва (далее - зона TLOF), зона конечного этапа захода на посадку и взлета (далее - зона FATO) и зона безопасности.

19. Зона FATO может быть расположена на ВПП или РД посадочной площадки, предназначенной для самолетов, либо вблизи них.

20. Зона FATO может быть любой конфигурации и должна иметь размеры, позволяющие:

для вертолетов с максимальной взлетной массой более 3100 кг - поместить круг диаметром не менее диаметра, равному длине вертолета с вращающимися винтами (далее - D), для полетов которого предназначена данная посадочная площадка;

для вертолетов с максимальной взлетной массой 3100 кг и менее - поместить круг диаметром не менее  $0,83D$  самого большого вертолета, для обслуживания которого предназначена данная посадочная площадка.

21. Средний уклон зоны FATO в любом направлении составляет не более 3%. Локальный уклон любой части зоны подхода, измеряемый по размеру колеи вертолета, не превышает 7%.

22. Поверхность зоны FATO должна быть свободной от препятствий и выдерживать воздействие струи несущего винта.

23. На посадочной площадке предусматриваются не менее одной зоны TLOF, которая может располагаться в пределах зоны FATO или вне ее.

Зона TLOF может быть любой конфигурации и должна иметь достаточные размеры, чтобы вместить круг диаметром  $0,83D$  вертолета, для полетов которого рассчитана данная зона.

Уклоны зоны TLOF устанавливаются достаточными для предотвращения скопления воды на поверхности зоны, но не должны превышать 2% в любом направлении, если иное ограничение не указано в эксплуатационной документации на воздушное судно.

Зона TLOF должна выдерживать нагрузку, создаваемую воздушными судами, для посадки которых она рассчитана.

24. Вокруг зоны FATO располагается зона безопасности, поверхность которой не обязательно должна быть твердой.

В зоне безопасности не допускается наличие предметов, которые в силу их функционального назначения не должны располагаться в этой зоне.

Объекты, которые в силу их функционального назначения необходимо размещать в зоне безопасности, должны быть ломкими объектами и не выше 0,25 м. Если они располагаются вдоль границы зоны FATO, то они не должны выходить за пределы плоскости, берущей начало на высоте 0,25 м над границей зоны FATO и восходящей в сторону от зоны FATO с градиентом 5%.

Зона безопасности, окружающая зону FATO, предназначенную для использования вертолетами в визуальных метеорологических условиях, простирается за пределы контура зоны FATO на расстояние  $0,5D$  вертолета, для обслуживания которого рассчитана посадочная площадка.

В случае:

если зона FATO имеет форму четырехугольника, каждая внешняя сторона зоны безопасности должна быть не менее  $2D$ ;

если зона FATO имеет форму окружности, диаметр зоны безопасности должен быть не менее  $2D$ .

Зона безопасности, окружающая зону FATO, предназначенную для полетов вертолетов в приборных метеорологических условиях должна иметь размеры в поперечном направлении, не менее 45 м с каждой стороны от осевой линии и в продольном направлении, не менее 60 м от границ зоны FATO.

Восходящий уклон поверхности зоны безопасности, когда она является твердой, в направлении от границы зоны FATO не должен превышать 4%.

25. На посадочной площадке обеспечивается, чтобы препятствия со стороны зоны



РАТО не были выше боковой поверхности ограничения препятствий, простирающейся с восходящим уклоном  $45^\circ$  от границы зоны безопасности до высоты 10 м.

26. В тех случаях, когда рельеф местности или препятствия делают невозможным осуществление взлета и посадки в двух направлениях, допускается устройство посадочных площадок со стартом в одну сторону. В таких случаях расстояние от торца посадочной площадки, включая зону безопасности, до препятствий, перекрывающих второе направление полосы воздушных подходов должно быть не менее  $2D$ .

При применении криволинейной траектории набора высоты и снижения зона, свободная от препятствий, должна обеспечивать возможность осуществления начала разворота при взлете и завершения разворота при посадке на высоте не менее 30 м для всех классов летно-технических характеристик вертолетов.

27. Место стоянки вертолета обозначается согласно приложению N 4 к настоящим Правилам и должно иметь размеры, достаточные для того, чтобы поместить круг диаметром, равным величине  $1,2D$  вертолета, для которого планируется использовать место стоянки.

Если место стоянки используется для разворота вертолета:

а) вокруг него располагается защитная зона, которая простирается в стороны на расстояние  $0,4D$  от границы места стоянки;

б) минимальный размер места стоянки и защитной зоны должен быть не менее  $2D$ .

Если на посадочной площадке предусматривается одновременное маневрирование вертолетов над местами стоянок, защитные зоны мест стоянки вертолетов и связанные с ними маршруты руления не перекрываются.

Если предусматривается неодновременное маневрирование вертолетов над местами стоянок, допускается перекрытия защитных зон мест стоянки вертолетов и связанных с ними маршрута руления.

Если место стоянки вертолета предназначено для руления по земле вертолетов, имеющих шасси с колесами, его размеры должны учитывать минимальный радиус разворота вертолетов, для размещения которых предназначено место стоянки.

Если место стоянки вертолета используется для сквозного руления по земле, то минимальная ширина места стоянки и соответствующей защитной зоны должна быть не менее ширины наземного маршрута руления.

28. Центральная зона места стоянки вертолета должна выдерживать статическую нагрузку и нагрузку, обусловленную движением вертолетов, для обслуживания которых она предназначена и должна иметь:

а) диаметр не менее  $0,83D$  вертолета, для обслуживания которого она предназначена;

б) ширину не менее ширины наземной РД для руления по земле, если место стоянки вертолета предназначено для выполнения сквозного руления по земле.

Допускается совмещение зоны TLOF и места стоянки.

Уклон места стоянки вертолета в любую сторону не должен превышать 2%, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией воздушного судна.

29. Места хранения вертолетов, на которых не будет производиться запуск двигателей, должны иметь размеры, необходимые для безопасного хранения вертолетов.

30. Ширина наземной РД для руления по земле равняется не менее  $1,5$  размера колес вертолета, для обслуживания которого предназначена РД.

31. Пространство над РД для руления по земле освобождается от препятствий в каждую сторону от осевой линии на расстояние не менее  $0,75D$  вертолета, для руления которого предназначена РД.

Продольный уклон РД для руления по земле вертолетов не должен превышать 3%, поперечный уклон не более 2%.

На РД для руления по земле вертолетов не допускается наличие каких-либо объектов,

за исключением ломких объектов, которые вследствие своего функционального назначения должны там находиться.

РД для руления вертолетов по земле должна быть оборудована таким образом, чтобы исключить воздействие незакрепленных предметов на вертолет.

РД, предназначенные для руления по земле вертолетами и самолетами, должны соответствовать наиболее строгим требованиям к РД для самолетов и к РД для руления по земле вертолетов.

32. Ширина РД для руления по воздуху должна быть не менее 2 размеров колеи наибольшего вертолета, для руления которого предназначена РД.

Пространство над РД для руления по воздуху освобождается от препятствий в каждую сторону от осевой линии РД на расстоянии не менее диаметра несущего винта вертолета, для руления которого предназначена РД, поверхность под указанным пространством должна быть пригодной для аварийной посадки и должна исключать повреждение вертолетов незакрепленными предметами.

Поперечный и продольный уклоны поверхности РД для руления по воздуху для вертолетов не должны превышать 10% и 7% соответственно или не должны превышать ограниченный уклон, установленных в эксплуатационной документации вертолетов, для руления которых рассчитана РД.

33. Вертолетные посадочные площадки с искусственным покрытием должны иметь опознавательную маркировку - букву "Н" белого цвета. На посадочных площадках при учреждениях здравоохранения наносят букву "Н" красного цвета на фоне белого креста.

Поперечная линия буквы "Н" должна быть расположена под прямым углом к предпочтительному направлению конечного этапа захода на посадку. Размеры опознавательной маркировки должны быть не меньше размеров, указанных в приложении N 5 к настоящим Правилам.

Маркировка зоны FATO прямоугольной формы состоит из трех одинаковых маркировок, расположенных вдоль границы каждой стороны, включая угловые, через равные интервалы согласно приложению N 6 к настоящим Правилам. Если зона FATO имеет форму окружности или любую другую форму, минимальное количество маркировок, расположенных через равные интервалы, равно пяти. Белая линия маркировки границы зоны FATO должна быть шириной не менее 0,3 м.

Маркировка зоны TLOF должна быть обеспечена в том случае, если периметр зоны TLOF не является четко выраженным. Маркировка зоны TLOF состоит из непрерывной белой линии шириной не менее 0,3 м.

Маркировка точки приземления наносится таким образом, чтобы обеспечить нахождение вертолета на безопасном расстоянии от любого препятствия, если кресло пилота вертолета находится над маркировкой и представляет собой окружность желтого цвета с шириной линии не менее 0,5 м и внутренним диаметром равным 0,5D вертолета, для посадки которого предназначена зона приземления.

34. Вертолетные посадочные площадки без искусственного покрытия обозначаются согласно приложению N 7 к настоящим Правилам.

Знаки посадочной площадки без искусственного покрытия могут представлять собой дорожные сигнальные конусы или автопокрышки, окрашенные в контрастный цвет, или флажки.

В зимний период дорожные сигнальные конусы, автопокрышки и флажки могут быть заменены ветками деревьев хвойных пород.

35. На месте стоянки вертолетов с искусственным покрытием маркируется граница центральной зоны желтой или оранжевой линией шириной не менее 0,15 м.

Места стоянки, не имеющие искусственного покрытия, обозначаются четырьмя дорожными сигнальными конусами, автопокрышками или флажками, расположенными по углам

квадрата, в который может быть вписан круг, размером 1,2D вертолета, для которого предназначена данная стоянка.

36. На искусственном покрытии осевые линии РД для руления по земле и РД для руления по воздуху маркируются пунктирной линией желтого или оранжевого цвета шириной 0,15 м и длиной 1,5 м с разрывами 3,0 м.

Маркировка маршрутов руления по воздуху над поверхностями без искусственного покрытия может быть выполнена флажками или дорожными сигнальными конусами или покрывками.

37. Посадочные площадки для вертолетов оборудуются ветроуказателем. Ветроуказатель должен иметь размеры не менее размеров, указанных в приложении N 3 к настоящим Правилам.

Цвет, расположение и конструкция ветроуказателя должны соответствовать требованиям пункта 16 настоящих Правил.

#### **IV. Требования к посадочным площадкам, расположенным в акватории**

38. Посадочные площадки, расположенные в акватории, оборудуются не менее чем одним ветроуказателем, соответствующим требованиям пункта 16 настоящих Правил.

39. Участок акватории, предназначенный для взлета, должен иметь: длину на 20% больше дистанции для взлета гидросамолета, установленной в руководстве по летной эксплуатации, для штиля;

ширину и глубину согласно руководству по летной эксплуатации воздушного судна.

40. В случае, если на посадочной площадке определено направление полосы воздушных подходов, акватория оборудуется оранжевыми или белыми буями.

41. На посадочной площадке необходимо иметь лодку со спасательными кругами для оказания помощи экипажам воздушных судов и их пассажирам.

42. На берегу в непосредственной близости от посадочной площадки, расположенной в акватории, должны быть оборудованы стоянки воздушных судов, причал для швартовки воздушных судов.

При стоянке воздушных судов на суше должны обеспечиваться подъем на берег и спуск на воду воздушного судна.

43. Для маркировки посадочной площадки на поверхности воды используются плавающие маркеры, удерживаемые на месте цепями или тросами (далее - буи), и маркеры, устанавливаемые на малой глубине на столбе.

44. Левая часть канала при движении к берегу, а также препятствия, которые следует обходить справа при движении к берегу, маркируются черными или зелеными буями.

Правая часть канала при движении к берегу, а также препятствия, которые следует обходить слева при движении к берегу, маркируются красными буями.

45. Для обозначения центра фарватера или канала используются полосатые черно-белые буи.

46. Для использования ночью наиболее важные буи освещаются или на них устанавливаются светоотражатели цвета, соответствующего окраске буя, за исключением черных буйев, на которых используется огонь или светоотражатель белого или зеленого цвета.

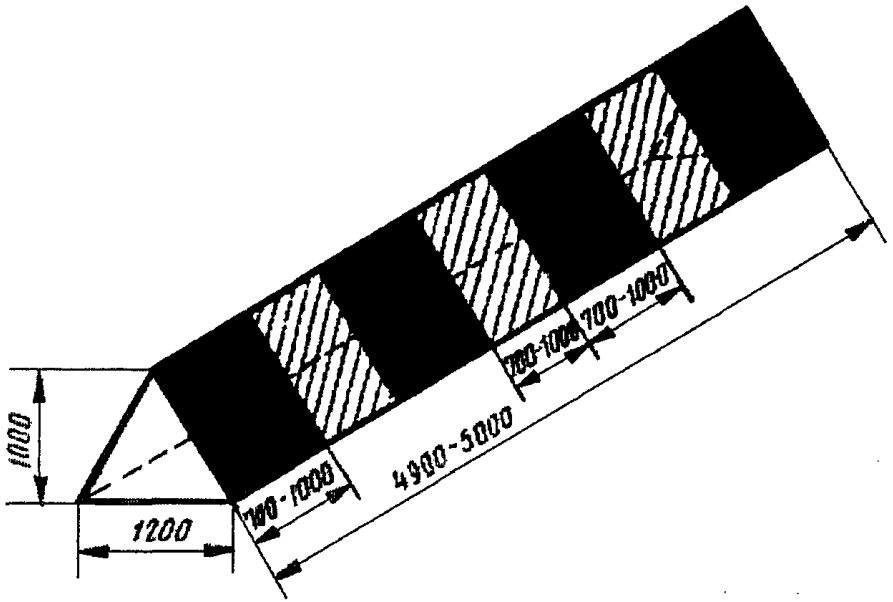
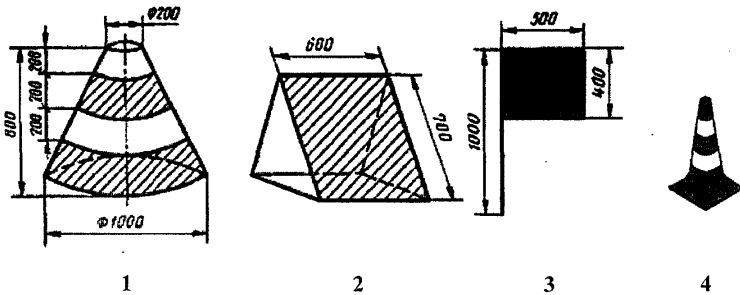


Рисунок. Входной маркер



1 – усеченный конус; 2 – призма; 3 – флажок; 4 – дорожный сигнальный конус

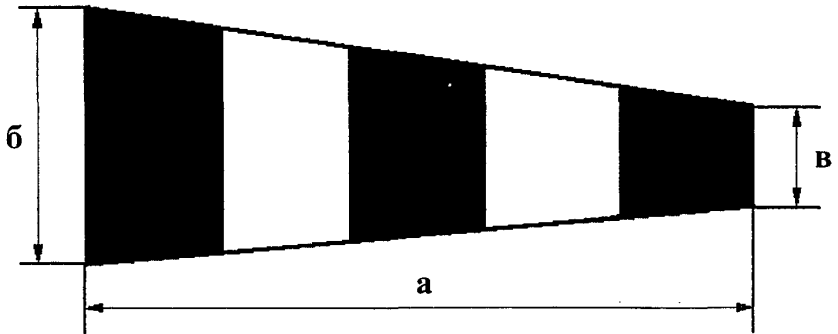


Рисунок. Размеры ветроуказателя

Назначение посадочной площадки	а(м)	б(м)	в(м)
Для самолетов	3,6	0,9	0,4
Для вертолетов	2,4	0,6	0,3
Для сверхлегких воздушных судов	1,0	0,3	0,15

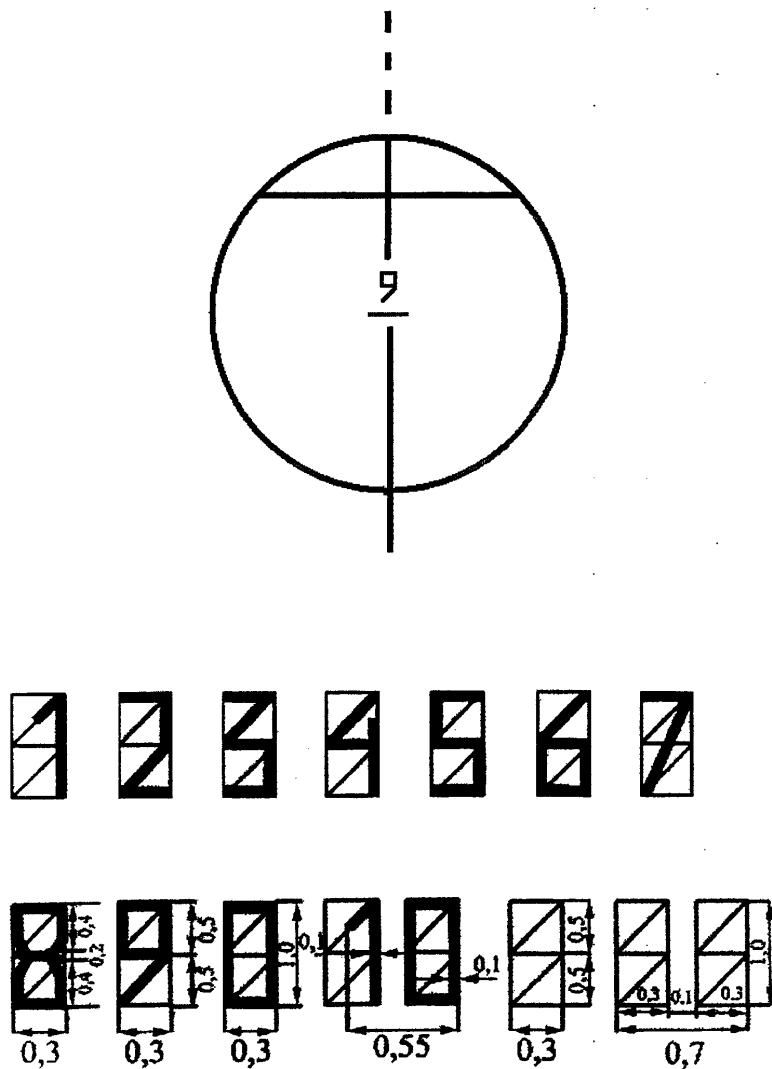


Рисунок. Маркировка места стоянки. Форма и размеры (м) цифр и буквы маркировки

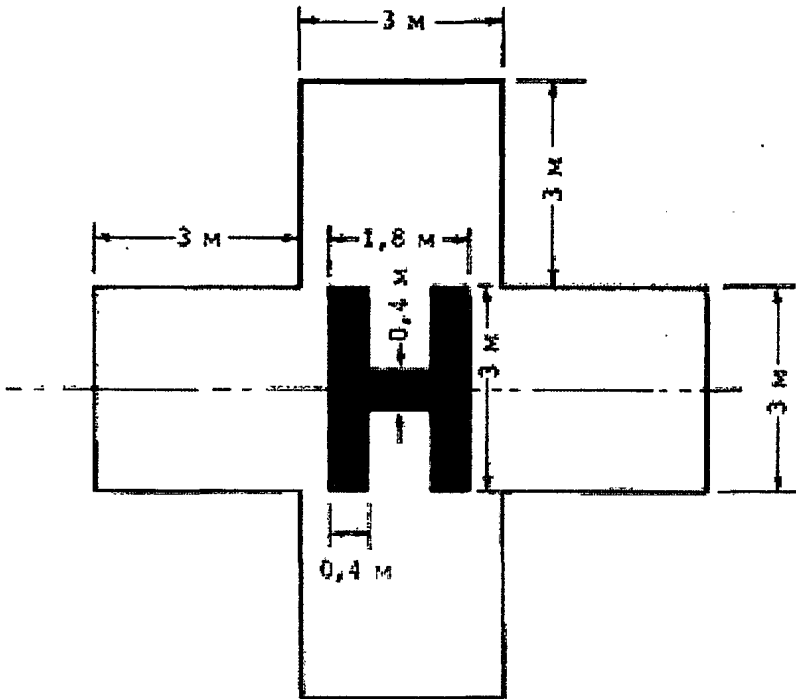


Рисунок. Опознавательная маркировка посадочной площадки  
при учреждении здравоохранения

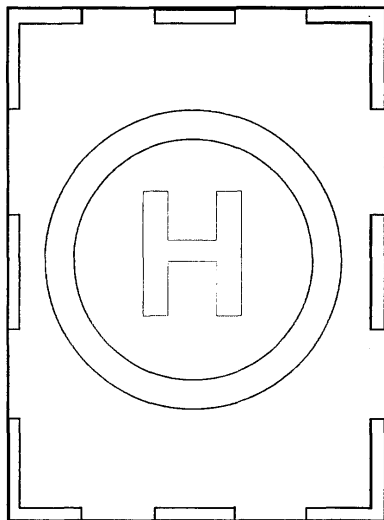
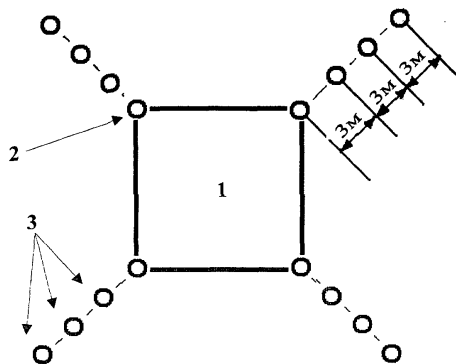


Рисунок. Схема маркировки посадочной площадки с искусственным покрытием



1 – рабочая площадь посадочной площадки; 2 – усеченный конус или призма;  
3 – флажки-ориентиры или дорожный сигнальный конус или автопокрышки



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**ПРИКАЗ**

от 16 мая 2003 г. N 132

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ЭКЗЕМПЛЯР  
ВОЗДУШНОГО СУДНА. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ"**

В соответствии со статьей 36 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383) приказываю:

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации".

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 16.07.2003 N 163)

2. Установить, что настоящие Федеральные авиационные правила вводятся в действие с 30 марта 2004 года.

(п. 2 введен Приказом Минтранса РФ от 16.07.2003 N 163)

3. Исключен. - Приказ Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96.

Первый заместитель Министра  
А.НЕРАДЬКО

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ЭКЗЕМПЛЯР ВОЗДУШНОГО СУДНА.  
ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ"**

**I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Экземпляр гражданского воздушного судна (далее - экземпляр ВС) допускается к эксплуатации только при наличии сертификата летной годности.

2. Для целей настоящих Федеральных авиационных правил (далее - Правила) используются следующие термины и определения:

абзацы второй - третий исключены. - Приказ Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96;

заявитель - юридическое или физическое лицо, подавшее заявку в уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган на получение сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) или продление срока его действия;

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) - документ, выдаваемый уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом для подтверждения соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям (приложение N 1 к настоящим Правилам) (далее - сертификат летной годности);

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

абзац исключен. - Приказ Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96;

инспекционный контроль летной годности экземпляра ВС - контрольная оценка экземпляра ВС, осуществляемая с целью установления его соответствия требованиям, предъявляемым к летной годности.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

3. Настоящие Правила распространяются на экземпляры ВС, имеющие сертификат типа (аттестат о годности к эксплуатации) и подлежащие регистрации или зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Правила содержат технические требования к летной годности экземпляра ВС и процедуры, обеспечивающие сертификацию экземпляра ВС и оформление сертификата летной годности.

(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

*(Приказ Минтранса РФ от 16.05.2003 N 132 (ред. от 03.07.2008) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации")*

# **МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПРИКАЗ**  
**от 17 апреля 2003 г. N 118**

## **ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕДИНИЧНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ"**

В соответствии со статьей 36 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383) и в целях реализации положений Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 г. N 88 "О Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2001 г., регистрационный N 2812) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения".

2. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на первого заместителя Министра А.В. Нерадько.

Министр  
С.ФРАНК

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА "ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕДИНИЧНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ"**

### **I. Общие положения**

1. Единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1 - 3 экземпляров (далее - ЕЭВС), допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

2. Для целей Положения используются следующие термины и определения:

орган по сертификации ЕЭВС (далее - орган по сертификации) - организация, аккредитованная в ССГА на право проведения сертификации ЕЭВС в соответствии с Положением;

центр по сертификации ЕЭВС (далее - центр по сертификации) - летно-технический центр, аккредитованный в ССГА на право проведения оценки соответствия ЕЭВС требованиям, установленным настоящим Положением;

заявитель - индивидуальный предприниматель, юридическое или физическое лицо, обратившееся с заявкой в орган по сертификации для сертификации ЕЭВС;

установленные требования к ЕЭВС - требования к летной годности ЕЭВС, определенные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на основе общих технических требований к ЕЭВС;

сертификат летной годности ЕЭВС - документ, подтверждающий соответствие ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС;

эксплуатационная документация ЕЭВС - документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию ЕЭВС, включая его техническое обслуживание и ремонт, а также содержащая условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения;

инспекционный контроль летной годности ЕЭВС - контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что ЕЭВС продолжает соответствовать установленным требованиям к ЕЭВС;

уполномоченные органы Минтранса России - окружное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России.

3. Настоящие Федеральные авиационные правила "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения" (далее - Положение) содержат процедуры, обеспечивающие сертификацию ЕЭВС, и общие технические требования к ЕЭВС.

4. Положение действует в рамках Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации (далее - ССГА), установленной в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 года N 88 "О Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации" <\*>. Положение обязательно для физических и юридических лиц при допуске к эксплуатации и поддержании летной годности ЕЭВС.

<\*> Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2001 г., регистрационный N 2812.

5. Положение не отменяет действие документов, допускающих ЕЭВС к полетам в гражданской авиации и выданных до даты введения в действие настоящего Положения. После окончания действия ранее выданного документа держатель документа проходит процедуры, установленные настоящим Положением.

6. Содержащиеся в настоящем Положении процедуры и общие технические требования применяются к следующим ЕЭВС:

а) самолеты с максимальной взлетной массой не более 1800 кг, с количеством людей на борту не более четырех;

б) планеры с максимальной взлетной массой не более 750 кг, с количеством людей на борту не более двух;

в) планеры с мотором, с максимальной взлетной массой не более 900 кг, с количеством людей на борту не более двух;

г) вертолеты и автожиры с максимальной взлетной массой не более 700 кг, с количеством людей на борту не более двух;

д) аэростатические воздушные суда - свободные и привязные аэростаты (газонаполненные, тепловые и комбинированные) с объемом оболочки не более 3500 куб. м, с массой незагруженных аэростатов (масса аэростатов без топлива, груза, людей на борту и несущего газа в оболочке аэростатов) не более 450 кг и количеством людей на борту не более пяти, дирижабли с объемом оболочки не более 4000 куб. м и количеством людей на борту не более двух.

Кроме того, к ЕЭВС также относятся отдельные исторические экземпляры воздушных судов, восстановленные до требований летной годности.

7. Общие технические требования к ЕЭВС приведены в приложениях N 1 и N 2 к настоящему Положению.

8. Для воздушных судов, характеристики которых выходят за указанные в пункте 6 ограничения, требования и процедуры допуска к эксплуатации, в том числе возможность применения настоящего Положения, определяются решением специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

9. Органы и центры по сертификации ЕЭВС аккредитуются в соответствии с законодательством Российской Федерации, процедурами и требованиями, установленными в ССА.

## **II. Правила проведения сертификации ЕЭВС**

10. Заявитель подает заявку на сертификацию ЕЭВС (приложение N 3 к настоящему Положению) в орган по сертификации.

Заявитель отвечает за достоверность представленных в заявке сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

11. Орган по сертификации в двухнедельный срок уведомляет заявителя о принятии к рассмотрению или мотивированном отказе в принятии заявки на сертификацию ЕЭВС (в случае, если не в полном объеме представлена сопроводительная документация или ее качество не позволяет провести оценку соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС).

12. При положительном решении орган по сертификации поручает центру по сертификации проведение работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

13. Заявитель предъявляет ЕЭВС в центр по сертификации для проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

14. Программа проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - Программа) разрабатывается центром по сертификации на основе требований к летной годности ЕЭВС и утверждается органом по сертификации. Программа должна включать:

- проверку конструкторской и эксплуатационной документации;
- проведение детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем и оборудования (включая применение инструментального контроля);
- проведение наземных и летных испытаний.

Результатом реализации Программы является определение соответствия представленного Заявителем ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

15. По результатам работ центр по сертификации оформляет заключение по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС согласно приложению N 4 к настоящему Положению.

Центр по сертификации при положительных выводах указанного заключения формирует комплексное заключение (Аттестат о годности к эксплуатации) (приложение N 5 к настоящему Положению), которое действует до утилизации ЕЭВС, кроме случаев, указанных в пункте 19. Указанные документы передаются заявителю и в орган по сертификации.

Орган по сертификации принимает решение о выдаче заявителю сертификата летной годности ЕЭВС (приложение N 6 к настоящему Положению). При выдаче заявителю сертификата летной годности ЕЭВС орган по сертификации согласовывает комплект эксплуатационной документации ЕЭВС.

16. В случае признания ЕЭВС не соответствующим установленным требованиям к ЕЭВС орган по сертификации выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата с указанием причин и второй экземпляр заключения по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

17. В соответствии с пунктом 4 статьи 8 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" <\*> сертификация ЕЭВС осуществляется на возмездной основе.

-----  
<\*> Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383.

18. Сертификат летной годности ЕЭВС вступает в силу с даты регистрации в Государственном реестре ССГА. Допуск к эксплуатации ЕЭВС осуществляется после его регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Сертификат летной годности ЕЭВС действует в течение года. Продление сертификата летной годности ЕЭВС производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности ЕЭВС в соответствии с настоящим Положением.

19. Заявитель (держатель сертификата летной годности ЕЭВС), осуществивший изменения конструкции ЕЭВС, его компонентов или эксплуатационной документации, извещает орган по сертификации об этих изменениях и предъявляет ЕЭВС для оценки соответствия согласно Положению.

Орган по сертификации приостанавливает действие сертификата летной годности ЕЭВС в случае выявления несоответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС и извещает об этом уполномоченные органы Минтранса России.

20. Заявитель (держатель сертификата летной годности ЕЭВС) предоставляет возможность проведения инспекционного контроля летной годности ЕЭВС, своевременно выполняет процедуры регистрации ЕЭВС и обеспечивает поддержание летной годности ЕЭВС путем:

а) технического обслуживания ЕЭВС в соответствии с согласованным органом по сертификации комплектом эксплуатационной документации, учета и устранения отказов, неисправностей и повреждений, возникающих при эксплуатации ЕЭВС;

б) незамедлительного информирования органа по сертификации, выдавшего сертификат летной годности ЕЭВС, об инцидентах и авиационных происшествиях;

в) своевременного выполнения требований нормативных документов, касающихся поддержания летной годности.

### **III. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС**

21. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС организует и проводит орган по сертификации, выдавший сертификат летной годности ЕЭВС, при необходимости привлекая к работе по инспекционному контролю центр по сертификации.

22. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС осуществляется по программе, утвержденной органом по сертификации, выдавшим сертификат летной годности ЕЭВС.

Плановый инспекционный контроль летной годности ЕЭВС проводится не чаще двух раз в год.

При наличии информации о нарушении правил по эксплуатации, а также летной годности ЕЭВС действие сертификата летной годности ЕЭВС приостанавливается и проводится внеочередной инспекционный контроль летной годности ЕЭВС.

23. По результатам инспекционного контроля летной годности составляется Акт инспекционного контроля летной годности ЕЭВС согласно приложению N 7 к настоящему Положению.

## ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЕДИНИЧНЫМ ЭКЗЕМПЛЯРАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

(за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения)

### 1. Общие положения

Настоящие общие технические требования к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения (за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения) (далее - Требования) применимы к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения (за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения) (далее - ЕЭВС), имеющим:

максимальный сертифицированный взлетный вес не более 1800 кг;  
не более чем четыре человека на борту.

Данные требования применимы к ЕЭВС независимо от того, имеют ли они "жесткие" или "гибкие" несущие поверхности, управляются ли они обычными поверхностями управления или другими способами.

При проведении оценки соответствия конкретного объекта Требования принимаются за базовые и уточняются в программе проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - Программа).

Для ЕЭВС разрешены только неакробатические полеты, которые включают в себя:

любой маневр, необходимый для осуществления нормального полета;

сваливание;

крутые развороты, при которых угол крена не превышает 60 град.

Требования относятся ко всем ЕЭВС, если отсутствуют какие-либо указания на обратное.

Учитывая особенности конструкции ЕЭВС, имеющих:

максимальную взлетную массу не более 450 кг в сухопутном варианте и не более 495 кг в гидроварианте;

количество людей на борту не более двух;

посадочную и взлетную дистанции не более 300 метров;

скорость сваливания не более 65 км/ч,

в настоящие Требования включены специальные требования, которые распространяются на указанные ЕЭВС. Объем требований при оценке соответствия указанных ЕЭВС определяется Программой.

### 2. Полет

Заявителем должны быть выбраны диапазоны веса и центровки, в пределах которых обеспечивается безопасная эксплуатация ЕЭВС.

ЕЭВС должен быть безопасно управляемым и маневренным на режимах:

- взлета при максимальной взлетной мощности;

- набора высоты;

- горизонтального полета;

- снижения;



- посадки с работающим и выключенным двигателем; а также
- при внезапном отказе двигателя.

Соответствие всем требованиям к летным характеристикам должно быть подтверждено испытаниями ЕЭВС в объеме, определяемом Программой, с учетом заявленного веса, центровки и загрузки, посредством испытаний на предъявленном ЕЭВС или посредством анализов и расчетов, основанных на результатах испытаний в ожидаемых условиях эксплуатации и в пределах установленных ограничений.

### **3. Прочность**

Требования к прочности определены через эксплуатационные нагрузки (максимальные нагрузки, возможные в эксплуатации) и расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на предписанные коэффициенты безопасности).

При отсутствии специальных оговорок нагрузки, возникающие в воздухе, на земле должны быть уравновешены инерционными силами всех частей ЕЭВС. Распределение этих нагрузок может быть приближенным, взятым с запасом, или должно точно отражать фактические условия.

Конструкция должна выдерживать эксплуатационные нагрузки без появления опасных остаточных деформаций. При всех нагрузках, вплоть до эксплуатационных, деформации конструкции не должны влиять на безопасность эксплуатации. В особенности это относится к системе управления.

Конструкция должна выдерживать расчетные нагрузки без разрушения в течение не менее трех секунд.

### **4. Проектирование и конструкция**

Прочность любого элемента конструкции, имеющего важное значение для безопасной эксплуатации, которая не может быть оценена точным расчетом, должна обеспечиваться соответствующими коэффициентами безопасности, методами эксплуатации и ограничениями ожидаемых условий эксплуатации (ОУЭ).

Пригодность и долговечность материалов, использованных для изготовления деталей, поломка которых может отрицательно повлиять на безопасность, должны определяться с учетом опыта и соответствовать установленным стандартам, гарантирующим прочность и другие свойства, принятые в расчетных данных.

Применяемая технология производства должна обеспечивать надежность, качество изготовления конструкции, сохранения первоначальной прочности в реальных условиях эксплуатации.

Должны быть обеспечены проверка и осмотр (включая осмотр основных элементов конструкции и систем управления), детальное исследование, ремонт и замена любой составной части, требующей технического обслуживания, регулировки для обеспечения правильной установки и функционирования, смазки и ухода.

Установка управляемых поверхностей должна быть выполнена таким образом, чтобы исключалось взаимодействие между любыми поверхностями или их креплениями.

Все системы управления должны выполнять свои функции легко, плавно и стабильно.

ЕЭВС должен быть спроектирован таким образом, чтобы он мог осуществлять посадку на поверхности с невысоким травяным покрытием, не подвергая опасности пассажиров и пилота.

Кабина и ее оборудование должны обеспечивать пилоту выполнение обязанностей без чрезмерной концентрации внимания и усталости.

## **5. Силовая установка**

Каждая силовая установка должна быть изготовлена, собрана и установлена таким образом, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация;
- имелся доступ для необходимых осмотров и технического обслуживания.

Заявитель должен продемонстрировать, что каждая комбинация двигателя, выхлопной системы и воздушного винта удовлетворительно функционирует и надежна при эксплуатации в ожидаемых условиях эксплуатации и установленных ограничений.

## **6. ОБОРУДОВАНИЕ**

Каждый вид требуемого оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий, имеющих место на ЕЭВС в процессе эксплуатации в полете и на земле, в том числе и в случае возможного отказа;
- имелся доступ для осмотров и технического обслуживания.

## **7. Эксплуатационные ограничения и информация о них**

Должны быть установлены ожидаемые условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения по воздушной скорости, маневренной скорости, скорости полета с выпущенными закрылками, скорости полета с выпущенными шасси, максимальный вес, предельные центровки, вес пустого ВС и другие ограничения и информация, необходимые для безопасной эксплуатации.

## **8. Двигатели**

Если двигатель не имеет Сертификата типа, то он должен сертифицироваться в составе ЕЭВС в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Программой.

## **9. Воздушные винты**

Пригодность и долговечность материалов, использованных для воздушных винтов, должна:

- быть обоснована опытным путем или испытаниями;
- удовлетворять спецификациям, которые гарантируют, что эти материалы имеют прочность и другие характеристики, принятые в расчетных данных.

Расчет и конструкция воздушного винта должны обеспечивать сведение к минимуму вероятности его опасного состояния в период между ремонтами.

Если воздушный винт не имеет Сертификата типа, то он должен сертифицироваться в составе ЕЭВС в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Программой.

## **10. Специальные требования**

Специальные требования в дополнение и изменение общих требований должны распространяться на:

- дельтапланы - сверхлегкие планеры с жесткими первичными элементами конструкции, взлет и посадка которых производится ногами пилота;
- мотодельтаплан - дельтаплан с двигателем;
- дельталеты - мотодельтапланы, взлет и посадка которых проводится с мототележки;
- парапланы - сверхлегкие планеры без жестких первичных элементов конструкций, взлет и посадка которых производится ногами пилота;
- мотопараплан - параплан с двигателем,

с учетом особенностей их конструкции, учитываться в программе испытаний и подтверждении соответствия.

## 11. Идентификация ЕЭВС

На ЕЭВС должны быть все опознавательные знаки, состоящие из: государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита "RA"; регистрационного знака, состоящего из набора арабских цифр; изображения Государственного флага Российской Федерации. Размер, место расположения, контрастность используемой цветовой гаммы опознавательных знаков ЕЭВС устанавливается органом по сертификации.

На ЕЭВС должна быть установлена огнестойкая табличка, содержащая следующую информацию:

- а) наименование (обозначение) и номер ЕЭВС;
- б) номер сертификата летной годности ЕЭВС;
- в) государственный и регистрационный опознавательные знаки ЕЭВС.

## **ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЕДИНИЧНЫМ ЭКЗЕМПЛЯРАМ АЭРОСТАТИЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ**

### **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Настоящие Общие технические требования к единичным экземплярам аэростатических воздушных судов авиации общего назначения (далее - Требования) содержат минимальные требования к летной годности единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения (далее - ЕЭ АВС) и распространяются на ЕЭ АВС: с объемом оболочки не более 3500 м<sup>3</sup>, массой незагруженного аэростата не более 450 кг, количеством людей на борту не более пяти, дирижаблей (не жестких, близких к статически равновесным), с объемом оболочки не более 4000 м куб. и количеством людей не более двух.

При проведении оценки соответствия конкретного объекта данные Требования принимаются за базовые и уточняются органом по сертификации в программе по оценке соответствия ЕЭ АВС (далее - Программа).

При изложении используются понятия:

ЕЭ АВС газонаполненный - аэростат, дирижабль, в котором подъемную силу создает газ легче воздуха;

ЕЭ АВС тепловой - аэростат, дирижабль, в котором подъемную силу создает нагретый воздух;

ЕЭ АВС комбинированный - аэростат, дирижабль, в котором подъемная сила создается как газом легче воздуха, так и подогревом несущего газа;

Оболочка - конструкция, содержащая средство создания подъемной силы;

Гондola - часть конструкции ЕЭ АВС, подвешенная под оболочкой и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту ЕЭ АВС;

Трапедия - подвесная система или сиденье в виде горизонтальной балки или платформы, подвешенной под оболочкой, и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту ЕЭ АВС.

### **2. ПОЛЕТ**

#### **2.1. Доказательство соответствия**

Летные характеристики должны быть подтверждены и обеспечены на предъявляемом ЕЭ АВС с учетом заявленных масс ("скачков" масс), массы полезного груза, массы пустого ЕЭ АВС:

- испытаниями ЕЭ АВС;
- анализом и расчетами, основанными на результатах испытаний в ожидаемых условиях эксплуатации (ОУЭ) и пределах установленных ограничений.

#### **2.2. Летные характеристики и управляемость**

ЕЭ АВС должен при полной загрузке (с допуском +5%) подниматься на высоту 92 метра в течение первой минуты после начала подъема при всех заявленных ОУЭ.

Руководством по летной эксплуатации ЕЭ АВС должен быть определен порядок действий в особых ситуациях, в т.ч. при неуправляемом снижении из-за отказа нагревателя, системы подачи топлива, системы измерения количества топлива, системы парашютного клапана, прогара оболочки и т.д.

ЕЭ АВС должен обладать управляемостью и маневренностью, обеспечивающими безопасность во время подъема, набора высоты, спуска и посадки, и не требовать исключительных навыков пилотирования.

ЕЭ АВС должен обладать возможностью плавного изменения скорости набора высоты и спуска от нуля до максимального значения.

Для каждого ЕЭ АВС должны быть установлены предельные скороподъемность и скорость снижения.

### 3. ПРОЧНОСТЬ

Требования к прочности определены через эксплуатационные нагрузки (максимальные нагрузки, возможные в эксплуатации) и расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на предписанные коэффициенты безопасности).

### 4. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ

Пригодность каждой детали или части конструкции, влияющих на безопасность, должно быть подтверждено расчетом или испытаниями.

### 5. ОБОРУДОВАНИЕ

Каждый вид установленного оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий в процессе эксплуатации в полете и на земле (в том числе в случае возможного отказа);
- имелся доступ для осмотров и технического обслуживания.

### 6. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ДРУГИЕ СВЕДЕНИЯ

Заявителем должны быть установлены следующие эксплуатационные ограничения и информация, необходимые для безопасной эксплуатации:

- ожидаемые условия эксплуатации;
- эксплуатационные ограничения, включая максимальную массу, массу пустого ЕЭ АВС, массу полезного груза;
- последовательность операций в нормальной и особых ситуациях;
- скорость набора высоты;
- допустимая предельная вертикальная скорость при наборе высоты или снижении;
- необходимая информация, отражающая особенности эксплуатационных характеристик аэростата;
- ограничения на хранение и транспортировку заправленных газовых баллонов в нерабочем положении;
- указания по пространственной ориентации заправленного газового баллона в процессе эксплуатации, транспортировки и хранения.

Информация должна быть в виде:

- Руководства по летной эксплуатации ЕЭ АВС;
- плаката на борту ЕЭ АВС, который пилот может легко различать.

### 7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДИРИЖАБЛЯМ

На дирижабли дополнительно распространяются требования к летной годности, содержащиеся в Приложении N 1 к Положению (п. 6), касающиеся требований к силовой установке, системе управления, конструкции кабины и бортовому оборудованию.

## 8. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЕЭ АВС

На ЕЭ АВС должны быть нанесены опознавательные знаки, состоящие из: государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита "RA"; регистрационного знака, состоящего из набора арабских цифр; изображения Государственного флага Российской Федерации.

Размер, место расположения, контрастность используемой цветовой гаммы опознавательных знаков ЕЭ АВС устанавливаются органом по сертификации.

На ЕЭ АВС должна быть установлена огнестойкая табличка, содержащая следующую информацию:

- а) наименование (обозначение) и номер ЕЭ АВС;
- б) номер сертификата летной годности ЕЭ АВС;
- в) государственный и регистрационный опознавательные знаки ЕЭ АВС.

Руководителю органа по сертификации

ЗАЯВКА  
НА СЕРТИФИКАЦИЮ ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА  
АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Прошу в установленном порядке провести сертификацию единичного  
экземпляра воздушного судна \_\_\_\_\_, которое  
(наименование ЕЭВС)

принадлежит \_\_\_\_\_  
(владелец ЕЭВС)

Адрес и телефон \_\_\_\_\_

Сообщаю основные сведения о воздушном судне:

- Вид воздушного судна \_\_\_\_\_  
(самолет, вертолет, планер, аэростатическое воздушное судно и др.)
- Используемая конструкторская документация \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (собственный проект, готовая КД, имеющая прототип, восстановленное ВС и др.)

- Построено в условиях \_\_\_\_\_  
(индивидуально, в техническом клубе, на заводе и др.)

- Назначение ЕЭВС \_\_\_\_\_

- Ожидаемые условия эксплуатации \_\_\_\_\_

Я отвечаю за достоверность представленных сведений в порядке, установленном  
законодательством Российской Федерации.

Мне неизвестны факты, которые свидетельствовали бы о том, что заявляемое для  
экспертизы воздушное судно не могло бы соответствовать предъявляемым к нему  
требованиям.

Заявитель \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_  
подпись фамилия, инициалы

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.

К заявке на сертификацию ЕЭВС прилагается следующая сопроводительная документация:

- а) техническое описание конструкции, летно-технические характеристики, ожидаемые условия эксплуатации и ограничения, в диапазоне которых предполагается эксплуатация ЕЭВС;
- б) формуляры (паспорта) на комплектующие изделия;
- г) эксплуатационная документация ЕЭВС;
- д) перечень материалов, из которых изготовлены составные части ЕЭВС;
- е) документы, подтверждающие право собственности на ЕЭВС или владение ЕЭВС на условиях аренды или на ином законном основании.

При необходимости от заявителя могут быть затребованы другие документы для оценки соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ N \_\_\_\_\_  
ПО ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО  
СУДНА АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ УСТАНОВЛЕННЫМ  
ТРЕБОВАНИЯМ К ЕЭВС

Группа экспертов в составе:

Руководитель группы \_\_\_\_\_  
Эксперт по планеру и системам \_\_\_\_\_  
Эксперт по СУ \_\_\_\_\_  
Эксперт по летным испытаниям \_\_\_\_\_  
Эксперт летчик-испытатель \_\_\_\_\_

в период с "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г. по "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г. провела  
оценку соответствия ЕЭВС \_\_\_\_\_ установленным  
требованиям к ЕЭВС и установила следующее:

1. Основные сведения о воздушном судне
2. Ограничения
3. Контроль постройки (восстановления) воздушного судна
4. Заключение о допуске ЕЭВС к летным испытаниям

\_\_\_\_\_ принадлежащее \_\_\_\_\_  
(тип и наименование) (владелец, адрес владельца)  
воздушного судна)

по результатам осмотра, проведенных наземных работ и испытаний допущено к летным  
испытаниям с ограничениями, указанными в настоящем разделе.

Дополнительные ограничения и рекомендации:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Сведения об устранении замечаний и проведении доработок (если они были):

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Руководитель группы экспертов \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(подпись) (фамилия, инициалы)

"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.



5. Летные испытания воздушного судна

5.1. Программа летных испытаний

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Эксперт - ведущий инженер по летным испытаниям \_\_\_\_ / \_\_\_\_ /

"Согласовано"  
Владелец ЕЭВС \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

"Утверждаю"  
Руководитель группы экспертов  
\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/

Дата \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Метеоусловия  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

"Задание проработано"  
Эксперт - летчик-испытатель  
\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_/

Полет N \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Полетный лист N \_\_\_\_\_

Воздушное судно (ВС) \_\_\_\_\_  
Двигатель(и) \_\_\_\_\_  
Масса пустого ВС \_\_\_\_\_  
Топливо: марка \_\_\_\_\_  
                  количество \_\_\_\_\_  
Масло: марка \_\_\_\_\_  
                  количество \_\_\_\_\_  
Закрепленный балласт \_\_\_\_\_  
Масса экипажа \_\_\_\_\_  
Масса ВС при взлете \_\_\_\_\_  
Центр масс при взлете \_\_\_\_\_

Продолжительность полета  
\_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.  
Маршрут или зона полета  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
Экипаж  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Инженер по эксплуатации (Владелец ЕЭВС) \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
Эксперт - ведущий инженер по летным испытаниям \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

## ЗАДАНИЕ НА ПОЛЕТ

1. Профиль полета, порядок и последовательность выполнения режимов

---

---

---

2. Меры безопасности. Методические указания (дополнительно к указаниям в РЛЭ или вместо них)

---

---

---

Эксперт - ведущий инженер по летным испытаниям \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

3. Отчет экипажа о выполнении задания и замечания по работе материальной части

---

---

---

Эксперт - летчик-испытатель \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

5.2. Оценочные полеты

5.3. Испытания

5.4. Заключение

Я заключаю, что летал на этом ЕЭВС \_\_\_\_\_,  
(самолет, вертолет, планер, аэростатическое воздушное судно и др.)

проводя испытания по этой программе, и я считаю, что он удовлетворяет установленным требованиям к ЕЭВС.

Эксперт - летчик-испытатель \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(подпись) (фамилия, инициалы)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_г.

6. ВЫВОДЫ

---

---

---

Руководитель центра по сертификации \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(подпись) (фамилия, инициалы)

М.П.

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_г.

КОМПЛЕКСНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(Аттестат о годности к эксплуатации)

N \_\_\_\_\_

На основании положительных результатов проведенных работ удостоверяется, что единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения \_\_\_\_\_

(самолет, вертолет, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование) принадлежащий \_\_\_\_\_,

(владелец, адрес владельца)

соответствует установленным требованиям к ЕЭВС.

В соответствии со статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации единичному экземпляру воздушного судна авиации общего назначения \_\_\_\_\_

(самолет, вертолет, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование) может быть выдан сертификат летной годности ЕЭВС установленного образца.

Руководитель центра по сертификации

\_\_\_\_\_ г.

Руководитель группы экспертов

\_\_\_\_\_ г.

Эксперт - летчик-испытатель

\_\_\_\_\_ г.

М.П.

Образец

СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

---

(наименование органа по сертификации ССГА)

СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ  
ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА АВИАЦИИ  
ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

N \_\_\_\_\_

Единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения

---

(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др., его назначение)  
идентификационный N \_\_\_\_\_, принадлежащий

---

(владелец, адрес владельца)

соответствует установленным требованиям к ЕЭВС.

Основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра  
воздушного судна авиации общего назначения

---

(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование)  
содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего  
сертификата летной годности.

Срок действия сертификата летной годности до " \_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Руководитель органа по сертификации \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

М.П.

Дата выдачи " \_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

КАРТА ДАННЫХ

(для единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения,  
за исключением единичного экземпляра аэростатического воздушного судна авиации  
общего назначения)

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной  
годности N \_\_\_\_\_ и содержит основные эксплуатационные ограничения и  
характеристики единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения

---

(самолет, вертолет, автожир и др., его наименование)

1. Двигатель (двигатели) \_\_\_\_\_

- 
- мощность, л.с. \_\_\_\_\_
  - максимальные обороты, об/мин \_\_\_\_\_
  - 2. Воздушный винт \_\_\_\_\_
  - 3. Топливо \_\_\_\_\_
  - 4. Максимальная взлетная масса ВС, кг \_\_\_\_\_
  - 5. Центровка:
    - предельно-передняя, % \_\_\_\_\_
    - предельно-задняя, % \_\_\_\_\_
  - 6. Грузоподъемность, кг \_\_\_\_\_
  - 7. Ограничения по скорости:
    - максимально допустимая, км/ч \_\_\_\_\_
    - минимально допустимая, км/ч \_\_\_\_\_
    - скорость отрыва при взлете, км/ч \_\_\_\_\_
    - скорость приземления при посадке, км/ч \_\_\_\_\_
  - 8. Состав экипажа, чел. \_\_\_\_\_
  - 9. Метеоусловия для выполнения полетов:
    - высота облаков, м \_\_\_\_\_
    - горизонтальная видимость, м \_\_\_\_\_
    - ветер:
      - на взлете:
        - встречный, м/с \_\_\_\_\_
        - попутный, м/с \_\_\_\_\_
        - под 90 град., м/с \_\_\_\_\_
      - на посадке:
        - встречный, м/с \_\_\_\_\_
        - попутный, м/с \_\_\_\_\_
        - под 90 град., м/с \_\_\_\_\_
    - температура окружающего воздуха, град. С \_\_\_\_\_
  - 10. Запрещено: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Руководитель органа по сертификации \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

М.П.

" \_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

## КАРТА ДАННЫХ

(единичного экземпляра аэростатического воздушного судна  
авиации общего назначения)

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной годности N \_\_\_\_\_ и содержит основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра аэростатического воздушного судна авиации общего назначения \_\_\_\_\_  
(аэростатическое воздушное судно)

### 1. Общие сведения:

Класс

Тип

Опознавательный знак

Идентификационный N

Дата изготовления

Налет с начала эксплуатации

### 2. Оболочка:

наличие опознавательного знака

расцветка и характерные признаки

объем оболочки

заводской номер

изготовитель

налет с начала эксплуатации

### 3. Основные комплектующие изделия (заводской N, дата изготовления, изготовитель, параметры)

Гондола

Горелка

Комплект газовых баллонов

### 4. Тип топлива

### 5. Основные характеристики и ограничения

N п/п	Параметры	По формуляру	По результатам оценки соответствия
1.	Количество топлива, заправляемого в газовый баллон, л		
2.	Предельно допустимая температура нагрева оболочки, град. С		
3.	Масса пустого аэростата, кг		
4.	Масса полезного груза, включая пилота и пассажиров при +15 град. С, кг		
5.	Максимальная высота полета, м		
6.	Vy в режиме набора, м/с		
7.	Vy в режиме снижения, м/с		

8.	Метеоусловия для выполнения полетов: Температура окружающей среды, град. С Скорость ветра у земли, м/с		
9.	Ресурс аэростата до следующей оценки соответствия, час.		

Руководитель органа по сертификации \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

М.П.

" " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Образец

АКТ  
ИНСПЕКЦИОННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ  
ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА  
АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

"\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_\_ г.

(место проведения инспекционного контроля)

Комиссия в составе:

Председатель \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

Члены комиссии \_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)  
\_\_\_\_\_  
(должность, фамилия, инициалы)

провела инспекционный контроль (ИК) единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Положение о допуске к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения".

1. Данные о единичном экземпляре гражданского воздушного судна авиации общего назначения (ЕЭ АВС)

наименование \_\_\_\_\_  
(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др.)  
опознавательный знак \_\_\_\_\_  
заводской (серийный) номер \_\_\_\_\_  
дата изготовления \_\_\_\_\_  
налет с начала эксплуатации \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.  
количество посадок с начала эксплуатации \_\_\_\_\_  
налет после предыдущего ИК \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.  
количество посадок после предыдущего ИК \_\_\_\_\_  
место базирования \_\_\_\_\_  
лицо, представляющее ЕЭВС на ИК \_\_\_\_\_  
лицо, обслуживающее ЕЭВС \_\_\_\_\_  
N сертификата летной годности ЕЭВС \_\_\_\_\_ кем выдан \_\_\_\_\_



2. Сведения о двигателях и воздушных винтах

Двигатель, воздушный винт	1-й	2-й
Тип и марка двигателя		
Заводской номер двигателя		
Наработка с начала эксплуатации, час./мин.		
Наработка после предыдущего ИК, час./мин.		
Тип воздушного винта		
Заводской номер воздушного винта		
Наработка с начала эксплуатации, час./мин.		
Наработка после предыдущего ИК, час./мин.		

3. Заключение комиссии по итогам инспекционного контроля летной годности единичного экземпляра гражданского воздушного судна авиации общего назначения

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Срок следующего инспекционного контроля " \_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

Члены комиссии: \_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(подпись, фамилия, инициалы)

" \_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_ г.





AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION  
 МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
 ПИЛОТОВ И ГРАЖДАН - ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

**Данные по налёту воздушных судов**

Базовый аэродром, либо регион полётов

Бортовой номер или уникальное название ВС (например RA-86001 или Пчёлка-28)	Вид ВС (самолёт, вертолёт, планер и т.д.)		Период (например январь-апрель)	Налёт, ч (например 45.2)

Ваша контактная информация:

Имя: \_\_\_\_\_

Телефон: \_\_\_\_\_

Email: \_\_\_\_\_

Дата заполнения: \_\_\_\_\_

Вся информация, полученная в рамках проекта будет сохраняться конфиденциально и ни при каких условиях не будет предоставляться третьей стороне. На основании полученных данных могут быть построены и опубликованы статистические отчеты без идентификации имен и/или регистрационных номеров воздушных судов.



## ЗАЯВЛЕНИЕ

Я желаю стать членом Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев ВС (РАОПА).

<b>ФИО</b> (на русском)	
<b>Фамилия и имя латинскими буквами</b> (как в заграничном паспорте)	
<b>Дата и место рождения</b>	
<b>Серия, номер, кем и когда выдан паспорт РФ</b>	
<b>Профессия</b>	
<b>Адрес местожительства, почтовый индекс</b>	
<b>Номер летного свидетельства, кем и когда выдано</b>	
<b>Тип и регистрационный номер/-а самолета/-ов, на котором/-ых летаете</b>	
<b>Почтовый адрес и индекс для корреспонденции РАОПА</b> (если отличен от местожительства)	
<b>Телефон</b>	
<b>E-mail</b>	

Прошу оформить мне членскую карту РАОПА сроком на:

один год     два года     три года

Членский взнос для граждан России: 2000 руб/один год, 4000 руб/два года, 5000 руб/три года.

К Заявлению прикладываю: копию паспорта, фото 3x4, копию пилотского свидетельства (при наличии).

Дата \_\_\_\_\_

Подпись \_\_\_\_\_







AIRCRAFT OWNERS & PILOTS ASSOCIATION  
МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
ПИЛОТОВ И ГРАЖДАН - ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДО

125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, кор. 9,  
3-й подъезд, офис №609

Тел: +7 495 926 7038

Факс +7 495 989 2012

Web: [www.aopa.ru](http://www.aopa.ru)

E-mail: [mail@aopa.ru](mailto:mail@aopa.ru)