

## Подготовка к полету

### Добавить в пункт 2.2

2.2. Командир воздушного судна (далее - КВС) и члены экипажа ВС знают и соблюдают имеющие отношение к исполнению их 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.

### Добавить в пункт 2.7

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 усложнения условий для выполнения этого полета.

### Добавить в 2.8

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 связанное 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, - 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 **полета** возможность соблюдения ПВП.

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

### **Добавить в 2.9**

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

а) для самолетов **и вертолетов** 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 **120** ~~300~~ м превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам;

- видимость составляет не менее **чем на 1,5** ~~5 км или на 4~~ км превышает минимум, предусмотренный схемой захода.

Основание: Приложение 6. Часть III, раздел III «Международная авиация общего назначения» п. 2.6.2.2.

## Бортовые приборы и оборудование

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

2.18.1. На всех воздушных судах, кроме аэростатов:

а) кресло или спальное место для каждого лица старше 2 лет;  
б) поясной привязной ремень на кресле для каждого члена экипажа и пассажира, а также удерживающие ремни на каждом спальном месте;

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

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

**Дополнить двумя абзацами:**

г) комплект первой помощи с запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах;

д) переносные огнетушители.

---

*Основание : стандарт ИКАО – Приложение 6 часть 2 п.п. 2.4.2.2*

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

магнитный компас;

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

барометрический высотомер;

указатель приборной воздушной скорости.

**Дополнить текст:**

Самолеты и вертолеты при выполнении полетов по ПВП в контролируемом воздушном пространстве оснащаются радиооборудованием для ведения связи в диапазоне 118-137 МГц, обеспечивающим, в том числе связь на частоте 121,5 МГц;

*Основание: Приложение 6 ч.2 п. 2.5.1.3*

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

**Заменить текстом следующего содержания:**

На воздушных судах с герметизированной кабиной, выполняющие пассажирские перевозки - оборудование, способное обнаруживать грозы, когда такие ВС эксплуатируются в районах, где на маршруте можно ожидать встречу с грозами или другими потенциально опасными погодными условиями, которые могут быть обнаружены этим оборудованием либо ночью, либо в приборных метеорологических условиях

---

*Основание: Приложение 6 ч.2 п. 3.6.6*

## 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;

**Заменить на:** в случае выполнения полетов на воздушном судне, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

## Инженерно-авиационное обеспечение

Пункты 2.25, 2.26 исключить из ФАП-128.

Основание: Согласно пункта 1 статьи 69 Воздушного кодекса РФ в обеспечение полетов воздушных судов входит радиотехническое, светотехническое, инженерно-авиационное, ... и другое обеспечение полетов воздушных судов. Согласно пункта 2 статьи 69 правила обеспечения полетов воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Инженерно-авиационное обеспечение полетов заключается в организации и обеспечении технической эксплуатации авиационной техники с целью поддержания летной годности эксплуатируемых ВС.

Таким образом, должны быть разработаны и введены в действие отдельные федеральные авиационные правила, определяющие процедуры поддержания летной годности гражданских ВС, после разработки которых названные пункты исключить.

## Техническое обслуживание воздушного судна

Пункты 2.27-2.32 исключить из ФАП-128.

Основание: Согласно статьи 68 Воздушного кодекса РФ порядок подготовки к полету воздушного судна, порядок осуществления контроля за его готовностью устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Подготовка воздушного судна к полету заключается прежде всего в выполнении его технического обслуживания. Техническое обслуживание ВС – это комплекс работ, выполняемых для поддержания летной годности ВС при его подготовке к полетам, а также при обслуживании ВС и его компонентов после полетов, при хранении и транспортировке.

Согласно статьи 68 Воздушного кодекса РФ все это должно регламентироваться федеральными авиационными правилами. Поскольку ФАП-128 устанавливает прежде всего порядок выполнения полетов и порядок подготовки

летного экипажа к полету, необходимо разработать и ввести в действие федеральные авиационные правила «Общие правила выполнения технического обслуживания воздушных судов», после разработки которых названные пункты исключить.

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 и груза при закрытых входных дверях с целью выполнения полета (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

*Основание: требование IOSA, раздел FLT*

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

**Добавить:** или, если **они** **кабинный экипаж** **не предусмотрен в составе экипажа, один из членов летного экипажа** обеспечивает выполнение указанного распоряжения.

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

3.14. Экипаж воздушного судна **в контролируемом воздушном пространстве** 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.

*Основание: ФАП-138*

---

### Установка барометрического высотомера

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

стандартное атмосферное давление (далее - QNE) - 760 мм рт.ст., **1013 гПа**

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 **на контролируемом** аэродроме, передаваемое экипажу воздушного судна, может относиться либо к уровню контрольной точки аэродрома, либо к уровню рабочего порога ВПП.

### **Правила визуальных полетов**

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

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

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

б) **вне облаков**

**Добавить текст в этот же пункт:**

**, при расстоянии по вертикали от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 50м;**

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**

**Заменить на: 50м** 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

---

**Добавить:**

**для безопасного продолжения полета;**

3.34.3. КВС при выполнении полета по ППП:

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

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

---

**Добавить:** **в контролируемом воздушном пространстве;**

*Основание: ФАП 138*

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

выполняет указания органа ОВД

**Добавить текст:** **в контролируемом воздушном пространстве;**

*Основание: ФАП 138*



**Добавить выделенный текст:**

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

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

## Руление

3.37. 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.

**Добавить выделенное слово:**

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 **контролируемого** аэродрома осуществляются органом ОВД.

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

---

**Добавить выделенное слово:**

**на контролируемом аэродроме** обязан немедленно проинформировать об этом орган **аэродрома**

---

**Заменить на:**

**ОВД**, под управлением которого он находится.

---

*Основание: ФАП-293*

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



#### **Добавить выделенное слово:**

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

~~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.~~

---

#### **Заменить на:**

**3.48 Перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки летный экипаж воздушного судна и (или) лица, осуществляющие буксировку воздушного судна, обязаны убедиться (независимо от полученного указания органа ОВД на контролируемом аэродроме) в безопасности маневра.**

Основание: редактирование текста с прежним смыслом

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.

#### **Добавить выделенные слова:**

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

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

### **Взлет**

3.54. На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. **На неконтролируемых аэродромах перед взлетом..**

**Добавить: или сразу после взлета при выполнении требований ст. 3.59 настоящих Правил, КВС обязан передать на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета.**

### **Снижение, заход на посадку и посадка**

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

**Добавить выделенные слова:**

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

**Добавить абзац в п 3.87:**

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.

**Визуальный заход на посадку выполняется при следующих условиях:**

– днем на всех аэродромах, ночью и в сумерках на аэродромах (кроме горных) со светотехническим оборудованием ВПП и визуальных систем посадки (VASI, PAPI и др.);

– при наличии РТС на аэродроме посадки, полет происходит вне облачности при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами или ВПП;

– при отсутствии РТС на аэродроме посадки, полет происходит вне облачности на высоте не ниже минимальной безопасной высоты (в секторе захода на посадку) при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами или ВПП, при видимости не менее 5 000 м.

Основание DOC 4444.

п. 4.2 За исключением тех случаев, когда на это имеется диспетчерское разрешение, полученное от органа управления воздушным движением, при полетах по ПВП не выполняются взлеты или посадки на аэродроме, находящемся в пределах диспетчерской зоны, или вход в зону аэродромного движения или схему движения, если:

а) высота нижней границы облаков менее 450 м (1500 фут) или

б) видимость на земле менее 5 км.

Основание: Приложение 2 к Конвенции ИКАО (Глава 4 «Полёты по ПВП»), см. ниже пункт 4.2 Anx 2.

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~~ **высоты 300 м (1000 футов) над превышением аэродрома (порога ВПП).**

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.~~ Запрещается снижаться ниже DA / H или

MDA / H, если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума, даже если установлен визуальный контакт с ВПП или ее визуальными ориентирами.

Основание: стандарт ИКАО – Annex 6 п. 4.4.1

**Добавить два абзаца в п 3.90:**

Во время выполнения визуального маневрирования перед посадкой при потере визуального контакта с наземными ориентирами экипаж ВС выполняет схему ухода на второй круг, указанную на схеме инструментального захода, по которой выполнялся заход с применением визуального маневрирования.

Во время выполнения визуального захода при необходимости выполнения прерванного захода (ухода на второй круг) КВС должен немедленно доложить диспетчеру ОВД и следовать его указаниям. На неконтролируемых аэродромах экипаж воздушного судна, выполняющего прерванный заход:

- обеспечивает полет вне облаков и безопасные интервалы с другими ВС;
- выдерживает безопасную высоту;
- как можно быстрее связывается с органом ОВД для получения инструкций.

Основание: AIM & DOC 4444

Пункт 3.33.1 дополнить подпунктом:

д) под облаками, расстояние по вертикали при этом от ВС до облаков не менее 50 метров.

Основание: - отсутствие регламентации в ФАП-128 расстояния от воздушного судна до облаков при полетах по ПВП;

-в целях совершенствования государственного регулирования.

**Упорядочить содержание раздела 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;~~

полёты на малых и предельно малых высотах;

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

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

полеты по ПВП над водным пространством;

полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

Правила полетов в особых условиях, ~~действия экипажа при сложных и аварийных ситуациях~~ устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта

Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51, настоящими Правилами, РПП, если его положения не противоречат настоящим Правилам и РЛЭ.

**Перенести пункт в это место и внести новую нумерацию:**

**3.116.1** К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

грозовая деятельность;  
сильные осадки;  
повышенная электрическая активность атмосферы;  
обледенение;  
турбулентность;  
сдвиг ветра;  
облака вулканического пепла;  
пыльные и песчаные бури.

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

**Внести нумерацию подпункта:**

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

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

**Внести новую трактовку пункта:**

**3.117.** К особым случаям в полёте относятся:

аварийные ситуации; и  
сложные ситуации.

**Внести новую нумерацию подпункта:**

**3.117.1** Аварийные ситуации, при которых экипаж, как только станет возможным, сообщает органу ОВД и передает сигналы бедствия:

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.

#### **Внести новую нумерацию подпункта:**

**3.117.2 Сложные ситуации, при которых** экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД и при необходимости применяет сигналы срочности: 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.

**Действия экипажа при аварийных и сложных ситуациях осуществляются в соответствии с** Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51, настоящими Правилами, **РПП, если его положения не противоречат настоящим Правилам** и РЛЭ.

### **Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы**

#### **Продолжить нумерацию пунктов по порядку:**

**3.118. 3.119.** При появлении признаков сильной электризации выключается одна УКВ-радиостанция, если это возможно, и ночью включается освещение кабины экипажа воздушного судна.

**3.119. 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.

**3.120. 3.121.** Изменение высот полета в зонах повышенной электризации выполняется с повышенной вертикальной и уменьшенной поступательной скоростью полета в соответствии с требованиями РЛЭ.

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

## Далее нумерация пунктов в прежнем порядке

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;

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

в) на воздушном судне отсутствуют пассажиры, багаж и груз.

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.

### ~~Учебные полеты и имитация полетов по приборам~~

#### **Учебные и тренировочные полеты**

Учебные полеты и тренировочные полеты осуществляется с привлечением необходимого инструкторского состава и воздушных судов эксплуатанта.

Учебные и тренировочные полеты выполняются в районе аэродрома, на маршруте, а также в специально установленных зонах в соответствии с требованиями настоящих Правил, курсов учебно-летной подготовки, программ подготовки летного состава, а также других нормативных документов ГА.

Учебный аэродром должен отвечать следующим требованиям:

- быть допущен к эксплуатации в соответствии с установленными требованиями;

- обеспечивать безопасное выполнение учебных полетов;

- быть под контролем полномочных органов и систематически инспектироваться;

- иметь инструкцию по производству полетов (паспорт аэродрома), утвержденную полномочным органом;

- быть обеспечен комплексом организационно-технических мер, позволяющих поддерживать необходимый уровень безопасности при производстве учебных полетов и защиту от актов незаконного вмешательства.

Самостоятельные полеты (полеты в качестве КВС) обучаемых курсантов и слушателей-пилотов на ВС с многочленным экипажем должны проводиться в экипаже, все члены которого (штурман, бортмеханик, бортрадист) допущены к инструкторской работе.

Пилот-инструктор при самостоятельных полетах (полетах в качестве КВС) курсантов (слушателей) должен находиться на земле (на пункте ОВД) или на борту воздушного судна, не занимая рабочего места.

---

**Внести новые подпункты следующего содержания:**

3.125.1. Учебные и тренировочные полеты выполняются в районах аэродромов, на маршрутах, по воздушным трассам и местным воздушным линиям, а также в специально установленных зонах в соответствии с требованиями курсов учебно-лётной подготовки (КУЛП) лётных учебных заведений, программ подготовки лётного состава (ППЛС), а также других документов, определяющих правила и процедуры профессиональной подготовки студентов (курсантов), лётно-инструкторского и лётного состава.

3.125.2. Самостоятельные полеты обучаемых студентов (курсантов) заранее планируются и обеспечиваются на учебном аэродроме, а также на других аэродромах, указанных в плане полётов, в приоритетном порядке.

3.125.3. Лётные учебные заведения, планирующие и осуществляющие самостоятельные полёты студентов (курсантов) с посадками на других аэродромах (в других аэропортах) согласно требованиям ФАП 147 "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", освобождаются от аэронавигационных и аэропортовых сборов в данных аэропортах на территории Российской Федерации.

3.125.4. Самостоятельные полеты обучаемых студентов (курсантов) и слушателей – пилотов на воздушном судне с многочленным экипажем должны проводиться в экипаже, все члены которого (штурман, бортмеханик, бортрадист) допущены к инструкторской работе.

3.125.5. Пилот-инструктор при самостоятельных полетах курсантов (студентов) должен находиться на пункте УВД или на борту воздушного судна, не занимая рабочего места.



3.125.6. Состав экипажа при тренировочных полетах определяется исходя из цели задания на полет. Тренирующий (тренируемый) выполняет обязанности того из пилотов, рабочее место которого он занимает.

3.125.7. При перелетах учебных воздушных судов на аэродромы, используемые в качестве учебных, и обратно разрешается брать на борт лиц, обслуживающих полет, и служебных пассажиров. Оформление перевозки производится в порядке, определяемом РПП.

3.125.8. Пролет через пилотажную зону района аэродрома на высотах, отведенных для выполнения учебных полетов, без разрешения диспетчера по обслуживанию воздушного движения запрещается.

3.125.9. Выполнение взлетов и посадок в тренировочных полетах разрешается при фактических метеоусловиях не ниже соответствующих тренировочных минимумов аэродрома, пилота-инструктора и наличия запасного аэродрома, отвечающего требованиям настоящих правил.

3.125.10. При метеоусловиях ниже тренировочного минимума разрешается выполнение заходов на посадку с уходом на второй круг с высот, не меньших ВПР, установленной для тренировочных полетов.

3.125.11. Если при заходе на посадку до пролета ДПРМ экипаж получил информацию о фактической погоде на аэродроме, соответствующей установленному тренировочному минимуму, ему предоставляется право произвести посадку.

3.125.12. Выполнение учебных полётов со студентами (курсантами) на борту ВС по тренировочному минимуму не разрешается.

Основание: в целях совершенствования государственного регулирования.

**Ввести дополнительный раздел «Правила выполнения испытательных (исследовательских) и специальных полетов».**

**Подраздел «Правила выполнения испытательных (исследовательских) полетов»**

«К выполнению испытательных (исследовательских) полетов по трассам гражданской авиации и посадке на аэродромах гражданской авиации, в том числе совместного с Министерством обороны РФ базирования, допускаются экземпляры гражданских воздушных судов, имеющие экспериментальный, Временный или постоянный Сертификат летной годности, содержащие по условиям их фактического уровня летной годности в Карте данных допуск к полетам по указанным трассам и допуск к посадке на указанные аэродромы.

Испытательные (исследовательские) полеты гражданских воздушных судов, выполняются летно-испытательными подразделениями гражданской авиации в

соответствии с Руководством по производству испытательных (исследовательских) полетов в гражданской авиации и программами испытаний (исследований)».

Основание: наличие в гражданской авиации летно-испытательных подразделений, выполняющих испытательные (исследовательские) и специальные полеты.

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

**Внести новый абзац следующего содержания:**

Эксплуатант организует летную работу в соответствии с требованиями, предъявляемыми Федеральными авиационными правилами, которая состоит из:

- организации безопасного выполнения полетов воздушных судов эксплуатанта;
- организации и выполнения подготовки, переподготовки, поддержания и повышения профессионального уровня летного и руководящего персонала и допуск летного состава (включая бортоператоров и бортпроводников) к полетам;
- организации квалификационных проверок летного состава;
- организации аэронавигационного обеспечения полётов;
- организации летно-методической работы;
- планирования летной работы с учетом нормирования рабочего времени и времени отдыха летного состава;
- формирования экипажей воздушных судов;
- соблюдения установленных правил и процедур допуска к полетам членов экипажей воздушных судов;
- проведения предварительной и предполетной подготовки экипажей;
- систематического контроля и анализа деятельности экипажей воздушных судов;
- анализа состояния безопасности полетов;
- анализа материалов полетной информации;
- профилактических мероприятий по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов;
- организации взаимодействия со службами обеспечения полетов;
- актуализации нормативных актов и других документов, регламентирующих летную деятельность;
- ведения летно-штабной документации и делопроизводства.

Основание: ФАП «Сертификационные требования к физическим лицам, юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Процедуры сертификации», утверждённые приказом Минтранса России от 4 февраля 2003 г. № 11 – раздел III, п. 39 и 40

5.12.РПП должно содержать сведения:

а) Часть А “Общие положения”:

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

*Основание: ФАП 128 п. 5.13*

### **Внести поправку следующего содержания:**

5.21. Эксплуатант ведет учет заправки топливом **и маслом**, который позволяет подтвердить выполнение в каждом полете требований, установленных в пунктах **5.41 и** 5.44 настоящих Правил.

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.2.10.1*

### **Внести новый подпункт следующего содержания:**

**5.21.1 Эксплуатант ведет учет заправки маслом, который позволяет удостовериться в том, что тенденции расхода масла таковы, что самолет имеет достаточный запас масла для завершения каждого полета.**

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.2.10.2*

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.

*Основание: правила уже расписаны в п. 5.94*

### **Уточнить текст:**

5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, **когда** если метеорологические условия на аэродроме вылета **равны эксплуатационному минимуму для посадки или ниже установленных эксплуатантом посадочных минимумов данного аэродрома для данного полета** или **если** не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам (~~пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 — см. предыдущую редакцию~~).

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.4.1.1*

### Уточнить текст:

5.28. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается в пределах следующего **времени полета** расстояния от аэродрома вылета при расчете в стандартных атмосферных условиях, в штиль:

а) для самолетов с двумя **силовыми установками двигателями** - не дальше расстояния, эквивалентного **одному часу** у времени полета на крейсерской скорости с одним **отказавшим неработающим** двигателем, **определенного в соответствии с руководством по лётной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы**, или: установленному эксплуатантом времени, но не более двух часов полета, если эксплуатант имеет разрешение на полеты по правилам ETOPS не менее 120 минут (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 — см. предыдущую редакцию);

б) для самолетов с тремя или более **силовыми установками двигателями** - не дальше расстояния, эквивалентного **двух** м час**ов** ам времени полета на крейсерской скорости **со всеми** одним **не работающими** двигателями **ем**, **определенного в соответствии с руководством по лётной эксплуатации воздушного судна, рассчитанного в МСА и в штилевых условиях с использованием фактической взлетной массы**, или

### Добавить новый подпункт:

в) для самолетов, выполняющих полёты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), в тех случаях, когда отсутствует аэродром, отвечающий критериям **но времени по расстоянию, указанному в пунктах а) и б), первый имеющийся запасной аэродром располагается в пределах утвержденного для эксплуатантау максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.**

~~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 (абзац в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 — см. предыдущую редакцию).~~

**5.28.1 Для аэродрома, выбранного в качестве запасного для аэродрома взлёта, имеющаяся информация должна указывать на то, что к расчётному времени использования аэродрома условия на нём будут соответствовать или превышать эксплуатационные минимумы аэродрома, установленные эксплуатантом для такого производства полётов**

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.4.1.1 – 4.3.4.1.3*

### Заменить текст, изложенным ниже:

5.29. **Запасные аэродромы на маршруте, требуемые в соответствии с п. 5.47 настоящих Правил при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром самолетами с двумя газотурбинными двигателями, выбираются и**

указываются в рабочем плане полета и плане полета для обслуживания воздушного движения (ОВД).

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.4.2*

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

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

**Уточнить текст:**

5.30. Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета **в рабочем плане полета и в плане полета для ОВД**, 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:

а) продолжительность полета **от аэродрома вылета или от точки на маршруте, где изменяется план полета, до аэродрома пункта назначения** не превышает 6 часов, на аэродроме пункта назначения имеются независимые рабочие ВПП, среди которых, по крайней мере, одна оборудована для захода на посадку по приборам, имеется оперативная информация в отношении их беспрепятственного использования **к расчётному времени прибытия**, ~~получена информация о фактической погоде и прогнозе погоды показывает, дающая основание для достаточной уверенности в том, что в~~ **расчетное время использования аэродрома** 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 будет 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); или

**Добавить примечание:**

**Независимыми ВПП являются две или более ВПП на том же самом аэродроме, расположенные таким образом, что если одна ВПП закрыта, то производство полетов можно обеспечивать с помощью других ВПП. Независимыми ВПП являются две или более ВПП на аэродроме посадки, расположенные таким образом, что если одна ВПП закрыта, то производство полетов обеспечивается с помощью другой (их) ВПП.**

**Добавить текст:**

**б) аэродром пункта назначения является изолированным, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодный для данного типа самолета и при производстве полетов на который требуется соблюдение следующих условий:**

**1) для каждого полета на изолированный аэродром определяется рубеж ухода;**

2) полет на изолированный аэродром продолжается после прохождения рубежа ухода только при наличии на данный момент соответствующих метеорологических условий, беспрепятственного воздушного движения и прочих оперативных условий, позволяющих в расчетное время использования аэродрома произвести безопасную посадку.

~~В качестве запасного аэродрома пункта назначения может использоваться аэродром пункта назначения при наличии двух непересекающихся ВПП.~~

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

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.4.3*

**Добавить подпункты со следующим текстом:**

5.30.1. Два запасных аэродрома пункта назначения выбираются и указываются в рабочем плане полёта и плане полёта для ОВД в тех случаях, когда для аэродрома пункта назначения:

- а) метеорологические условия в расчетное время использования аэродрома являются ниже установленных эксплуатационных минимумов аэродрома установленных эксплуатантом для такого производства полетов; или
- б) отсутствует информация о метеорологических условиях.

5.30.2. Несмотря на положения пп. 5.28, 5.29, 5.30, 5.30.1 уполномоченный орган в области гражданской авиации Российской Федерации может на основе проведенной эксплуатантом конкретной оценки риска для безопасности полетов, которая демонстрирует, каким образом будет обеспечен эквивалентный уровень безопасности полетов, утвердить эксплуатационные варианты критериев выбора запасного аэродрома. В конкретную оценку риска для безопасности полетов включается, по крайней мере, следующее:

- а) характеристики эксплуатанта;
- б) общие технические характеристики самолета и его систем;
- в) имеющаяся на аэродроме техника, технические характеристики и инфраструктура;
- г) качество и надежность метеорологической информации;
- д) выявленные опасности и риски для безопасности полетов, связанные с каждым вариантом использования запасного аэродрома;
- е) конкретные меры по минимизации последствий.

**Примечание.** Инструктивный материал по проведению оценки риска для безопасности полетов и определению вариантов, включая примеры таких вариантов,

содержится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.4.3*

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 "в" пункта 5.38 настоящих Правил, но не ниже 200 м и не менее 2500 м, соответственно (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию).

5.37. Полет, который планируется **должен** выполняться 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.

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.5.1*

5.38. За исключением случаев, указанных в пункте 5.39 настоящих Правил, запрещается начинать полет по ППП **или продолжать его после достижения точки изменения плана полета** до тех пор, пока КВС не будут получены **сводки о фактической погоде или комбинация сводок о фактической погоде и прогнозов информация**, указывающ**ие** ая на то, что:

**Внести новый подпункт:**

а) **на аэродроме вылета метеорологические условия к моменту взлёта будут соответствовать или превышать установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы для взлёта;**

б) **на аэродроме намеченной посадки метеорологические условия к расчетному времени использования аэродрома прилёта будут соответствовать установленным эксплуатантом эксплуатационным минимумам аэродрома для посадки или превышать их;**

в) **на каждом запасном аэродроме пункта назначения, если таковыей требуется, к расчетному времени использования аэродромов прилёта метеорологические условия будут соответствовать при планируемом заходе на посадку:**

по категориям II и/или III (а, б или с) - 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.

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

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.5.2*

5.39. Разрешается начинать полет **на самолете** по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения или при наличии информации, свидетельствующей **о метеорологических условиях в расчетное время использования аэродрома, которые ниже эксплуатационных минимумов аэродрома установленных эксплуатантом** для посадки, ~~о погоде ниже минимума к расчетному времени прибытия,~~ при наличии двух запасных аэродромов пункта назначения, **указанных в рабочем плане полёта и плане полёта для ОВД**, с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпункта **"в" "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 **будет** превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра "circle-to-land") не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома. ~~(в секторе захода на посадку) (пункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 — см. предыдущую редакцию).~~

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.3.4.3.2*

**Удалить требование по запасу масла на борту ВС в заголовке и в пунктах:**

### **Запас топлива ~~и масла~~**

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

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.

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п.п. 4.3.6 и 4.3.6.1*

**Внести изменения в требования по количеству топлива на борту ВС**

**Изложить п. 5.41 в следующей редакции:**

5.41. Самолет должен быть заправлен достаточным количеством используемого топлива для безопасного завершения планируемого полета и допускающим возможность отклонений от намеченного плана полета.

5.41.1 Запас используемого топлива на борту воздушного судна, как минимум, основывается на:

а) следующих данных:

1) актуальных данных относительно конкретного самолета, полученных от систем мониторинга расхода топлива, если таковые имеются, или

2) в случае отсутствия актуальных данных относительно конкретного самолета, данных предоставленных изготовителем самолета;

б) эксплуатационных условиях для выполнения запланированного полета, включая:

1) ожидаемую массу воздушного судна;

2) NOTAM;

3) текущие метеорологические сводки или комбинацию текущих сводок и прогнозов;

4) процедуры обслуживания воздушного движения, ограничения и ожидаемые задержки;

5) последствия отсрочки выполнения некоторых видов технического обслуживания и/или отклонений от конфигурации.

5.41.2 Предполетный расчет потребного для использования в полёте топлива включает:

*а) топливо для руления*, представляющее собой количество топлива, которое ожидается использовать до взлета;

*б) топливо для полета по маршруту*, представляющее собой количество топлива, требующееся для выполнения полета воздушного судна с момента взлета или полета от точки изменения плана полета до посадки на аэродроме пункта назначения с учетом эксплуатационных условий, указанных в п. 5.41.1 б);

*в) запас топлива на случай возникновения непредвиденных обстоятельств*, представляющий собой количество топлива, требующееся для компенсации непредвиденных факторов. Он составляет 5 % от запланированного количества топлива для полёта по маршруту или топлива, требующегося для полета от точки изменения плана полета, рассчитанного на основе нормы потребления топлива, используемой для планирования количества топлива при полете по маршруту. В любом случае запас топлива не должен быть меньше требуемого для полёта в течение 5 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над аэродромом пункта назначения при стандартных условиях.

Непредвиденными факторами являются такие факторы, которые могут повлиять на расход топлива при полете до аэродрома пункта назначения, такие как, отклонение от показателей ожидаемого потребления топлива, для конкретного самолета отклонение от прогнозируемых метеорологических условий, увеличенное время руления перед взлетом и отклонение от планируемых маршрутов и/или крейсерских эшелонов полета.

*г) запас топлива для полета до запасного аэродрома пункта назначения*, которое обеспечивает:

1) в том случае, если выбор запасного аэродрома пункта назначения необходим, то самолету требуется запас топлива для:

i) ухода на второй круг на аэродроме пункта назначения;

ii) набора до ожидаемой абсолютной высоты крейсерскою полета;

iii) полета по ожидаемому маршруту;

iv) снижение до точки начала ожидаемого захода на посадку;

v) выполнение захода на посадку и посадки на запасном аэродроме пункта назначения; или

2) в том случае, когда требуются два запасных аэродрома пункта назначения, самолёту необходим рассчитанный в соответствии с п. 5.41.2 з) 1) запас топлива, который обеспечивает выполнение полета до того запасного аэродрома пункта назначения, для которого требуется большее количество топлива; или

3) в том случае, если полет выполняется без запасного аэродрома пункта назначения с соблюдением п. 5.30 а) настоящих Правил, на борту требуется иметь запас топлива, позволяющий самолету выполнять полёт в течение 15 мин со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома пункта назначения в стандартных условиях; или

4) если аэродром намеченной посадки является изолированным аэродромом, то:

i) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полета в течение 45 мин плюс 15 % от полётного времени, запланированного для полета на крейсерском эшелоне, включая финальный резерв топлива, или в течение 2 часов в зависимости от того, какой период короче; или

ii) для самолетов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 2 часов при нормальном крейсерском потреблении топлива над аэродромом пункта назначения, включая финальный резерв топлива;

д) *финальный резерв топлива*, который представляет собой запас топлива требующийся на момент посадки самолёта, рассчитанный с использованием расчетной посадочной массы по прибытии на запасной аэродром пункта назначения или на аэродром пункта назначения, когда не требуется запасной аэродром для пункта назначения;

1) для самолетов с поршневыми двигателями требуется запас топлива для полетов в течение 45 мин со скоростью и на абсолютной высоте, определенных государством эксплуатанта; или

2) для самолётов с газотурбинными двигателями требуется запас топлива для полета в течение 30 мин со скоростью полёта в зоне ожидания на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома при стандартных условиях;

e) *дополнительный запас топлива*, который представляет собой дополнительное количество топлива, требующееся в том случае, если минимальный

запас топлива, рассчитанный в соответствии с п. 5.41.2 б), в), г) и д), не достаточен для:

1) обеспечения возможности для самолёта выполнять при необходимости снижение и продолжать полет до запасного аэродрома при отказе двигателя или разгерметизации кабин самолёта, в зависимости от операции, для выполнения которой требуется большее количество топлива на основе допущения, что такой отказ произойдет в наиболее критической точке на маршруте:

i) выполнения полёта со скоростью полёта в зоне ожидания в течение 15 мин на высоте 450 м (1500 фут) над превышением аэродрома в стандартных условиях;

ii) выполнения захода на посадку и посадки;

2) предоставления возможности самолёту, занятому в производстве полетов EDTO выполнять полёт в соответствии со сценарием полета EDTO с критическим запасом топлива, установленным эксплуатанту уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации. РПП эксплуатанта должно содержать инструктивный материал по сценариям, связанным с критическим запасом топлива при полетах EDTO;

3) выполнения дополнительных требований, не указанных выше.

ж) *дискреционный запас топлива*, представляющий собой дополнительное количество топлива, взятое на борт по усмотрению командира воздушного судна.

5.41.3 Эксплуатантам следует определять значение финального резерва топлива для каждого типа самолета и его модификации в своем самолетном парке, округляя его до легко запоминаемой цифры.

5.41.4 Самолет не взлетает или не продолжает полет от точки изменения плана полета в случае, если количество топлива, используемого на борту, не соответствует требованиям п. 5.41.2 б), в), г), д) и при необходимости п. е).

5.41.5 Несмотря на требования положений п. 5.41.2 а), б), в), г), д) и е), уполномоченный орган в области гражданской авиации Российской Федерации может на основе результатов проведенной эксплуатантом оценки риска для безопасности полетов, которая продемонстрировала способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полётов, утвердить варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полёта по маршруту, непредвиденной ситуации, полёта до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного запаса топлива. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:

а) расчеты запаса топлива для полета по маршруту;

б) возможности эксплуатанта, позволяющие:

i) определять автоматизированный метод, который включает программу мониторинга за расходом топлива; и/или

ii) применять современные средства использования запасных аэродромов;

с) применение конкретных мер по минимизации последствий.

**Добавить новый раздел:**

### **Управление расходом топлива в полете**

5.41.6 Эксплуатант устанавливает утверждаемые уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полёте.

5.41.7 Командир воздушного судна постоянно следит за тем, чтобы запас топлива на борту был не меньше запаса топлива, который требуется для продолжения полета до аэродрома, на котором можно выполнить безопасную посадку при сохранении после посадки запланированного финального резерва топлива.

5.41.8 Командир воздушного судна запрашивает у органа ОВД информацию о задержке, когда непредвиденные обстоятельства могут привести к посадке на аэродроме пункта назначения с меньшим запасом топлива, чем сумма финального резерва топлива и топлива, требующегося для выполнения полета до запасного аэродрома или для выполнения полета до изолированного аэродрома.

5.41.9 Командир воздушного судна передаёт сообщение: «МИНИМАЛЬНЫЙ ОСТАТОК ТОПЛИВА» органу ОВД об остатке минимального запаса топлива, когда он должен выполнить посадку на конкретном аэродроме и рассчитывает, что любое изменение выданного разрешения для полета на этот аэродром может привести к посадке с меньшим запасом топлива, чем запланированный финальный резерв топлива. Это не означает аварийную ситуацию, а лишь указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если будет какая-либо непредвиденная задержка.

5.41.10 Командир воздушного судна объявляет об аварийной ситуации, связанной с запасом топлива на борту сообщением: «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ», «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ», «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ», «АВАРИЙНЫЙ ОСТАТОК ТОПЛИВА» когда расчет предполагаемого запаса топлива на борту показывает, что после посадки на ближайшем аэродроме, на котором можно совершить безопасную посадку, запас топлива окажется ниже запланированного уровня финального резерва топлива.

### **Удалить требование по количеству масла на борту ВС:**

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.

#### **Далее по тексту**

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

#### **Далее по тексту**

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

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п.п. 4.3.6 и 4.3.7*

### **Дополнить новый раздел:**

#### **Требования к производству полетов продолжительностью более 60 мин до запасного аэродрома на маршруте**

#### **Требование по процедуре изложить в новой редакции:**

5.47. Эксплуатанты, выполняющие полеты длительностью более 60 мин от какой-либо точки на маршруте до расположенного на маршруте запасного аэродрома, обеспечивают, чтобы:

#### **а) для всех самолетов:**

1) были определены запасные аэродромы на маршруте;

2) летным экипажам предоставлялась самая последняя информация относительно намеченных запасных аэродромов на маршруте, включая статус производства полетов и метеорологические условия;

б) летным экипажам самолетов с двумя газотурбинными двигателями предоставлялась самая последняя информация о том, что условия на запасных аэродромах на маршруте будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом в ожидаемое время его использования, или превышать их.

Инструктивный материал в отношении выполнения требований данного положения содержится в дополнении D к Приложению 6 к Конвенции ИКАО.



5.47.1 В дополнение к требованиям, указанным в п. 5.47, все эксплуатанты обеспечивают, чтобы были учтены следующие положения и поддерживался общий уровень безопасности полетов, предусмотренный положениями части I Приложения 6 к Конвенции ИКАО:

1) процедуры эксплуатационного контроля и полетно-диспетчерского сопровождения самолетов;

2) эксплуатационные процедуры;

3) программы подготовки.

**Дополнить новый раздел:**

### **Требования к производству полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO)**

5.47.2 Если уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации специально не одобрено иное, самолет с двумя или более газотурбинными двигателями не должен эксплуатироваться на маршруте, где время ухода на запасной аэродром на маршруте от какой-либо точки на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов данным органом.

Время ухода на запасной аэродром на маршруте рассчитывается для следующих условий:

МСА;

Штиль;

крейсерская скорость при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями;

крейсерская скорость при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей.

5.47.3 Когда время ухода на запасной аэродром превышает пороговое время, то в этом случае полет считается полетом с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).

Инструктивный материал в отношении установления надлежащей величины порогового времени и утверждения производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром содержится в дополнении D к Приложению 6 к Конвенции ИКАО.

5.47.4 Для целей полетов EDTO аэродром взлета и/или аэродром пункта назначения могут рассматриваться в качестве запасных аэродромов по маршруту.

5.47.5 Максимальное время ухода на запасной аэродром для эксплуатации конкретного типа самолета, выполняющего полёты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, утверждается уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

Инструктивный материал в отношении применения условий при переводе времени ухода на запасной аэродром в расстояние содержится в дополнении D к Приложению 6 к Конвенции ИКАО.

5.47.6 При утверждении для эксплуатанта надлежащего максимального времени ухода на запасной аэродром конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, уполномоченный орган в области гражданской авиации Российской Федерации убеждается в том, чтобы:

а) для всех самолетов: не превышалось ограничение по времени, если таковое имеется, для полетов EDTO при отказе наиболее критически важной системы, указанное (прямо или косвенно) в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна и относящееся к данному типу полетов.

б) для самолетов с двумя газотурбинными двигателями: самолет был сертифицирован для полетов EDTO.

Инструктивный материал в отношении выполнения требований данного положения содержится в дополнении D к Приложению 6 к Конвенции ИКАО.

5.47.7 Несмотря на требование положения п. 5.47.6 а), уполномоченный орган в области гражданской авиации Российской Федерации может на основе результатов конкретной оценки риска для сти полетов, утверждать полеты, продолжительность которых превышает наименьшее время функционирования самой ограниченной по времени работы системы. Конкретная оценка риска для безопасности полетов включает в себя, по крайней мере, следующее:

а) возможности эксплуатанта;

б) общую надежность самолета;

в) надежность каждой ограниченной по времени работы системы;

г) соответствующую информацию от изготовителя самолета;

д) конкретные меры по минимизации последствий.

Инструктивный материал относительно конкретной оценки риска для безопасности полетов содержится в дополнении D к Приложению 6 к Конвенции ИКАО.

5.47.8 Для всех самолетов, занятых в производстве полетов EDTO дополнительное топливо, требуемое в п. 5.41.2 e) 2) включает и топливо, необходимое для выполнения сценария полета EDTO с критическим запасом топлива в соответствии с установленными положениями уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

Инструктивный материал относительно выполнения этого положения содержится в дополнении D к Приложению 6 к Конвенции ИКАО.

5.47.9 На этапе планирования полёта, до начала движения на собственной тяге двигателей самолёта, на намеченных запасных аэродромах по маршруту в течение возможного периода их использования по последней имеющейся информации прогнозируемые метеорологические условия должны удовлетворять следующим требованиям:

для аэродромов как минимум с одним работающим навигационным средством, обеспечивающим заход по схеме неточного захода на посадку или по схеме точного захода по минимуму CAT I, или, где применимо, визуальное маневрирование (маневр "circle-to-land"), нижняя граница облачности (вертикальная видимость) превышает эксплуатационный минимум аэродрома для посадки не менее чем на 120 м и видимость превышает не менее чем на 1600 м;

для аэродромов как минимум с двумя работающими навигационными средствами, каждое из которых обеспечивает заход на посадку на различные пригодные ВПП, нижняя граница облачности (вертикальная видимость) превышает эксплуатационный минимум аэродрома для посадки не менее чем на 60 м, видимость превышает наивысший минимум двух возможных заходов не менее чем на 800 м;

для аэродромов, обеспечивающих заходы на посадку по минимуму категории II, разрешение на использование которого у эксплуатанта имеется, нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1200 м;

для аэродромов, обеспечивающих заходы на посадку по минимуму категории III, разрешение на использование которого у эксплуатанта имеется, нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м.

5.47.9.1 При определении возможности использования схемы захода на посадку направление и скорость ветра, включая порывы, не должны превышать установленные эксплуатационные ограничения.

5.47.9.2 Временные изменения прогноза типа TEMPO не учитываются, кроме тех случаев, когда метеорологические условия с изменениями PROB40 или TEMPO ниже наименьшего минимума возможного захода.

5.47.10 В соответствии с п. 5.47.3 полет продолжается после превышения порогового времени только в том случае, если была произведена повторная оценка пригодности намеченных запасных аэродромов по маршруту, а самая последняя информация указывает на то, что условия на запасных аэродромах по маршруту в ожидаемое время их использования будут отвечать соответствующим эксплуатационным минимумам аэродрома, установленным для производства полетов эксплуатантом, или превышать их. Если выявлено, что существуют какие-либо условия, препятствующие безопасному заходу на посадку и посадке на том или ином аэродроме в ожидаемое время его использования, то в этом случае определяется запасной план действий.

5.47.11 Уполномоченный орган в области гражданской авиации Российской Федерации при утверждении максимального времени ухода на запасной аэродром для самолетов с двумя газотурбинными двигателями, обеспечивает, чтобы во внимание были приняты следующие положения Приложения 8 к Конвенции ИКАО в отношении обеспечения общего уровня безопасности полетов:

- а) надежность двигательной системы;
- б) сертификация летной годности типа самолёта для полетов EDTO;
- в) программа технического обслуживания EDTO.

*Основание: Поправка 36 к Annex 6 п. 4.7*

5.68. На воздушном судне должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

**Дополнить пункт 5.68 после перечисления текстом следующего содержания:**

Указанные документы могут быть представлены в электронном виде при условии соблюдения требований пункта 5.81.1.

**1) Пункт 5.71.1 дополнить абзацем вторым в следующей редакции:**

«MEL по составу неработоспособного оборудования не может быть расширен по сравнению с MMEL, процедуры обеспечения вылета с конкретными неработоспособными единицами оборудования, установленные MMEL, не могут быть сокращены.

Эксплуатант при формировании MEL вправе вводить дополнительные эксплуатационные ограничения по сравнению с MMEL».

**2) Пункт 5.71.2 дополнить абзацем вторым в следующей редакции:**

«MEL утверждается эксплуатантом и вводится в действие региональным уполномоченным органом в области гражданской авиации РФ».

**2) 5.71.4 издать в следующей редакции:**

«При утверждении MEL учитываются:

- опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;
- условия и опыт эксплуатации данного типа и аналогичных типов воздушных судов эксплуатантом;
- состав оборудования конкретных экземпляров воздушных судов;
- квалификация и подготовка членов летных экипажей воздушного судна эксплуатанта.»

5.81. Эксплуатант выполняет требования пункта 4.21 настоящих Правил в отношении использования программных продуктов с электронными навигационными данными.

**Описать порядок использования аппаратных электронных навигационных средств:**

Эксплуатант получает одобрение (для EFB-1 класса) или разрешение (для EFB-2,-3 класса) уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации на использование аппаратных средств EFB в кабине экипажа взамен или вместе с бумажными носителями информации и выполняет требования настоящих Правил в отношении их использования.

Основание: TGL-36 JAR-OPS и AC 120-76A FAA

Для получения эксплуатационного разрешения на использование EFB эксплуатант предоставляет уполномоченному органу в области гражданской авиации Российской Федерации доказательную документацию, включающую:

описание оборудования и программного обеспечения;

положения РПП эксплуатанта, определяющие процедуру использования оборудования и программного обеспечения и действия экипажа при отказе оборудования;

программу подготовки летного состава;

процедуры поддержания целостности и актуальности информации, используемой в электронном виде;

ограничения MEL по использованию оборудования и программного обеспечения для EFB – 2 и 3 класса

Аппаратные средства EFB делятся на три класса: 1, 2 и 3, в соответствии с которыми они используются лётными экипажами:

EFB Class 1 разрешается использовать в кабине ВС только на земле, когда стояночный тормоз установлен, и в полете на высотах FL 100 и выше. Члену летного экипажа, занимающему кресло дополнительного члена экипажа, и штурману разрешается использовать EFB Class 1 на всех этапах полета;

EFB Class 2 и 3 разрешается использовать на всех этапах полета.

До тех пор, пока эксплуатационное одобрение или разрешение на использование EFB взамен документов в бумажном виде не получено, действуют следующие ограничения:

документы на бумажных носителях должны быть на борту во время полета;

члены экипажа должны иметь свободный доступ к документам аэронавигационной информации на бумажных носителях без покидания пилотского сидения.

При выполнении полетов с применением навигации, основанной на характеристиках (Performance Based Navigation – (PBN)) с соответствующей навигационной спецификацией эксплуатант:

обеспечивает соответствие навигационного оборудования установленным требованиям;

получает эксплуатационное разрешение на выполнение полетов с применением необходимой навигационной спецификации.

Информация о навигации, основанной на характеристиках, а также инструктивный материал, касающийся процесса внедрения и эксплуатационного утверждения, приведены в Руководстве по навигации, основанной на характеристиках (PBN) (Doc 9613).

При выполнении полетов в воздушном пространстве Северной Атлантики с соблюдением минимальных требований к навигационным характеристикам (Minimum Navigation Performance Specifications – (MNPS)) эксплуатант:

обеспечивает соответствие навигационного оборудования установленным требованиям;

получает эксплуатационное разрешение на выполнение полетов с применением необходимой навигационной спецификации.

Предписанные технические требования к минимальным навигационным характеристикам, эксплуатационные правила и процедуры опубликованы в NAT Doc 007

При выполнении полетов с применением связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (Controller-Pilot Data Link Communications – (CPDLC)) и автоматического зависимого наблюдения (Automated dependent surveillance – (ADS)) эксплуатант:

обеспечивает соответствие оборудования навигации, связи и наблюдения установленным требованиям;

получает эксплуатационное разрешение на выполнение полетов с применением CPDLC, ADS.

Предписанные технические требования к оборудованию навигации, связи и наблюдения, эксплуатационные правила и процедуры опубликованы в Doc GOLD и Дополнительных региональных правилах (Doc 7030).

*Основания: Дополнительные региональные правила (Doc 7030 и Doc GOLD)*

### **Исправить п. 5.94:**

5.94. Эксплуатант не назначает пилота командиром ВС на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом, если в течение предшествующих 12 месяцев этот пилот не выполнил, по крайней мере, одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа воздушного судна, и инспектирующего пилота или наблюдателя 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 командиром ВС 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.

*Основание: (Annex б) 9.4.3.5 Эксплуатант не назначает пилота командиром воздушного судна на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом и утвержденным государством эксплуатанта, если в течение предшествующих 12 мес этот пилот не выполнил по крайней мере одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа, инспектирующего пилота, или наблюдателя в кабине летного экипажа:*

а) в этом установленном районе и

б) в соответствующих случаях 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.



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.

**Добавить в п. 6.1 новый абзац следующего содержания:**

Эксплуатант организует летную работу в соответствии с требованиями, предъявляемыми Федеральными авиационными правилами, которая состоит из:

- организации безопасного выполнения полетов воздушных судов эксплуатанта;
- организации и выполнения подготовки, переподготовки, поддержания и повышения профессионального уровня летного и руководящего персонала и допуск летного состава (включая бортоператоров и бортпроводников) к полетам;
- организации квалификационных проверок летного состава;
- организации аэронавигационного обеспечения полётов;
- организации летно-методической работы;
- планирования летной работы с учетом нормирования рабочего времени и времени отдыха летного состава;
- формирования экипажей воздушных судов;
- соблюдения установленных правил и процедур допуска к полетам членов экипажей воздушных судов;
- проведения предварительной и предполетной подготовки экипажей;
- систематического контроля и анализа деятельности экипажей воздушных судов;
- анализа состояния безопасности полетов;
- анализа материалов полетной информации;
- профилактических мероприятий по предупреждению авиационных происшествий и инцидентов;
- организации взаимодействия со службами обеспечения полетов;
- актуализации нормативных актов и других документов, регламентирующих летную деятельность;
- ведения летно-штабной документации и делопроизводства.

**Дополнить в пункт 6.2:**

авиационные транспортно-связные работы;  
воздушное наблюдение и патрулирование.

**Дополнить новый подраздел "Авиационные транспортно-связные работы"**

7.38 Авиационные транспортно-связные работы выполняются в целях обеспечения потребностей граждан и экономики страны в транспортном обслуживании и связи между различными географическими местами отправления и назначения с использованием воздушных судов, за исключением потребностей, осуществляемых в виде коммерческих воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты между пунктами отправления и назначения по перевозочным документам в соответствии с договором воздушной перевозки, а также

потребностей, осуществляемых в виде чартерных воздушных перевозок по договору фрахтования воздушного судна.

7.39. Авиационная транспортно-связная работы выполняется в случае необходимости доставки граждан из мест чрезвычайных ситуаций в безопасное место, осуществления связных операций и транспортирования персонала и грузов заказчика авиационной работы от места вылета (отправки, эвакуации) до места назначения.

7.40. К авиационным транспортно-связным работам относятся:  
транспортирование граждан из мест чрезвычайных ситуаций и персонала Заказчика авиационной работы;  
транспортирование грузов Заказчика авиационной работы;  
совместное транспортирование вышеуказанного персонала и грузов.

7.41. Транспортирование вышеуказанных граждан и персонала заказчика осуществляется:

в фюзеляже с посадкой и высадкой основным на воздушном судне способом; с высадкой в режиме висения; с подъемом и (или) высадкой на специальных подъемно-спусковых устройствах; с десантированием на парашютах;  
на внешней подвеске воздушного судна в транспортно-спасательных кабинах.

7.42. Транспортирование грузов осуществляется:  
в фюзеляже с погрузкой и выгрузкой основным на воздушном судне способом; с выгрузкой в режиме висения; со сбрасыванием в полете на парашютах, парашютных платформах, в спасательных контейнерах; со сбрасыванием в полете без парашютов, парашютных платформ, спасательных контейнеров; со спуском на специальных спусковых устройствах;

на внешней подвеске воздушного судна со средствами или без средств стабилизации и (или) снижения аэродинамического сопротивления; с подъемом и разгрузкой в режиме висения.

**Дополнить подразделом "Воздушное наблюдение и патрулирование" раздел VII "Правила выполнения видов авиационных работ"**

7.43. Воздушное наблюдение и патрулирование выполняется в целях визуального или визуально-инструментального:

наблюдения за состоянием садов, виноградников, сельскохозяйственных посевов и полей, процессом эрозии почв, состоянием ледового покрова на водных объектах;

контроля за экологическим состоянием воздушной среды, участков суши и водной поверхности, за дорожным движением, районами проведения массовых мероприятий, ледовой обстановкой;

наблюдения и контроля обстановки в районах наводнений и стихийных бедствий;

разведки косяков рыбы, морского зверя и наведения на их скопления рыболовецких судов;

обследования пастбищ, птиц, животных и различных объектов, сухопутных и водных путей движения транспортных средств и транспортировки объектов, путей миграции птиц и животных;

патрулирования трубопроводов, линий электропередач, линий связи, прибрежных и пограничных районов;

обеспечения проводки судов во льдах, сопровождения движущихся объектов.

7.44. Работы по воздушному наблюдению и патрулированию, как правило, выполняются с представителями заказчика данных работ на борту воздушного судна.

В случаях выполнения полетов без представителей заказчика на борту воздушного судна летный экипаж состоит не менее чем из двух человек.

7.45. Член летного экипажа, выполняющий активное пилотирование, не осуществляет визуальное или визуально-инструментальное воздушное наблюдение (патрулирование).

7.46. При выполнении полетов по воздушному наблюдению и патрулированию используются малые, средние и большие высоты.

7.47. Полеты по воздушному наблюдению и патрулированию выполняются по ПВП на высотах над препятствиями не менее 50 м днем и 250 м ночью.

7.48. Полеты по воздушному наблюдению и патрулированию выполняются: днем в равнинной и холмистой местности – при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 150 м; в горной местности (до 2000 м) – при видимости не менее 5000 м и высоте нижней границы облаков не менее 400 м; в горной местности (выше 2000 м) – при видимости не менее 8000 м и высоте нижней границы облаков не менее 600 м;

ночью в равнинной и холмистой местности – при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м.

7.49. При выполнении полетов по воздушному наблюдению и патрулированию снижение воздушного судна для детального наблюдения объектов разрешается выполнять до высоты не менее 10 м над препятствиями, а при осмотре высоковольтных линий электропередач - до высоты не менее 20 м над опорами.

7.50. Полеты над местом скопления рыбы или морского зверя разрешается выполнять на высоте не менее 100 м.

7.51. Ледовая разведка выполняется на воздушных судах с двумя и более двигателями на истинных высотах полета не менее 100 м.

В целях уточнения ледовой обстановки допускается снижение воздушного судна до 50 м над препятствиями.

7.52. Высота полета над корабельными мачтами морских судов при сбросе вымпела с документацией должна быть не менее 25 м.

Основание: - Воздушный кодекс РФ п. 1 ст. 21 и п. 1 ст. 114;  
- глава 3 Дос 9408-AN-922, ИКАО;  
- гл.3 ГОСТ Р 54265-2010;  
- в целях совершенствования государственного регулирования.

**Внести новый раздел со следующим содержанием:**

### **Аэронавигационное обеспечение полетов**

8.36. Аэронавигационное обеспечение – комплекс мероприятий, осуществляемый на этапе организации, подготовки и выполнения полетов и направленный на создание условий безопасного, точного и экономичного управления траекторией движения ВС, осуществляемым экипажем в полете.

8.37. Аэронавигационное обеспечение полетов эксплуатанта включает в себя:

обеспечение производственной деятельности АК документами аэронавигационной информации, организация их сбора, обработки и хранения;

расчет эксплуатационных минимумов АК;

формирование, изготовление или заказ у производителей, поддержание актуальности навигационных баз данных, применяемых в наземных и бортовых системах;

формирование содержания и поддержания актуальности электронного полетного портфеля (Electronic Flight Bag - EFB), если используется;

взаимодействие с уполномоченными органами и системой Орвд по вопросам использования воздушного пространства, полетное диспетчерское обслуживание экипажей;

разработку и поддержание актуальности маршрутной базы полетов эксплуатанта;

выполнение предварительных навигационных расчетов и рабочих планов полета;

расчет взлетно-посадочных и иных характеристик ВС, разработка альтернативных процедур вылета при отказе двигателя на продолженном взлете;

навигационную подготовку летного состава;

разработку положений РПП эксплуатанта, навигационных процедур, инструктивного и справочного материала по вопросам навигации, связи, наблюдения и взаимодействия с ОВД.

Основание: в целях совершенствования государственного регулирования

## **Термины и определения** (с изменениями на 22 ноября 2010 года)

В настоящих Правилах употребляются термины и определения, приведенные:

а) в Воздушном кодексе Российской Федерации;

б) в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 года N 138 (подпункт в редакции приказа Минтранса России от 22 ноября 2010 года N 263 - см. предыдущую редакцию);

в) в Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 года N 136/42/51;

г) а также следующие термины и определения, **в том числе приведённые в международных стандартах:**

*Основание: (Поправка 36 к Annex 6, Определения):*

### **Добавить текст:**

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, **на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования.** К запасным относятся следующие аэродромы:

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

### **Добавить букву:**

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

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

### **Изменить текст:**

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 что необходимо уйти на запасной аэродром;

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

**Изменить текст:**

запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, куда на котором может произвести посадку 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;

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

**Добавить новое определение:**

изолированный аэродром - аэродром пункта назначения, для которого отсутствует запасной аэродром пункта назначения, пригодный для данного типа самолета;

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

**Добавить новые определения:**

критически важная система EDTO - система самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять в особенности на безопасность полетов EDTO или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полёта и посадки самолета во время выполнения им полета EDTO;

критический запас топлива при полетах EDTO - количество топлива, необходимое для полёта до запасного аэродрома на маршруте с учетом отказа наиболее ограниченной по времени работы системы в наиболее критической точке на маршруте;

максимальное время ухода на запасной аэродром - максимально допустимое расстояние, выраженное во времени полёта от какой-либо точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте;

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

**Добавить новые определения:**

пороговое время - установленное уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации расстояние, выраженное во времени полета до запасного аэродрома на маршруте, любое превышение которого требует утверждения полета EDTO уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации;

полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (Extended diversion time operations - EDTO)) - производство любых полетов самолета с двумя или более газотурбинными двигателями, когда время полета до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации;

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

**Добавить новое определение:**

рубеж ухода - самая последняя географическая точка, от которой самолет может продолжать полет по маршруту до аэродрома назначения, а также до имеющегося для данного рейса запасного аэродрома на маршруте или запасного аэродрома пункта назначения;

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*

**Добавить новое определение:**

электронный полетный портфель (Electronic Flight Bag (EFB)) – электронная дисплейная система, которая предназначена для просмотра в кабине экипажа электронных документов и использования дополнительного программного обеспечения. EFB может отображать различные авиационные данные, документы аэронавигационной информации и выполнять расчеты.

*Основание: Поправка 36 к Annex 6, Определения*