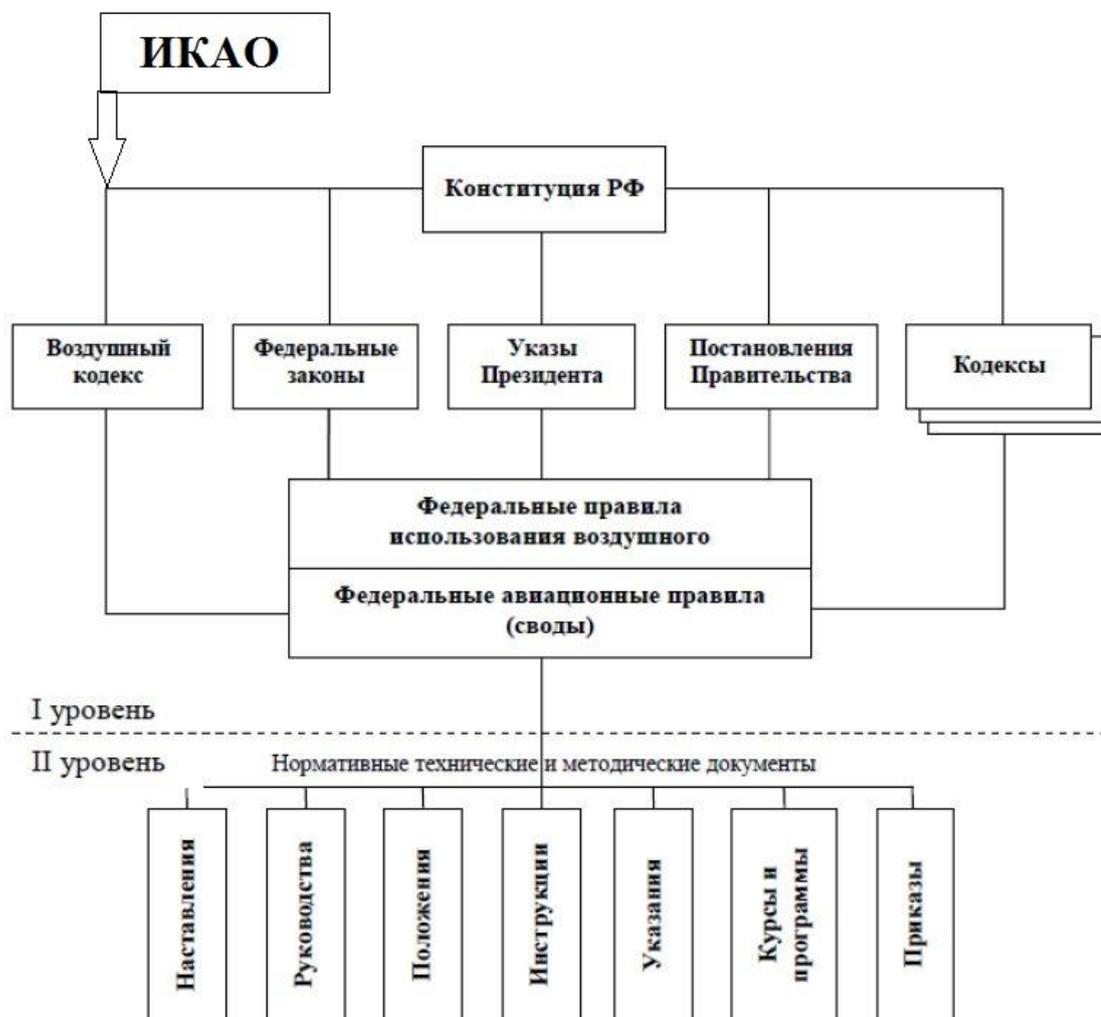


ПЛАН – КОНСПЕКТ

«ВОЗДУШНОЕ ПРАВО»

Оглавление. Содержание материала	Страницы
Глава 1. Законы и правила, касающиеся выполнения функций обладателя свидетельства пилота СВС. Воздушное законодательство. Структура законодательства. Действие Федеральных авиационных правил РФ.	2
Глава 2. Международное воздушное право	
2.1. Международное воздушное право	2-4
2.2. История развития международного воздушного права	4-7
2.3. Принципы и источники международного воздушного права	7-12
2.4. Общая характеристика международных конвенций и договоров	12-16
2.5 Международные организации гражданской авиации	16-17
2.6 Международные стандарты и рекомендации участника ИКАО	18-20
Глава 3. ВОЗДУШНОЕ ПРАВО Российской Федерации	
3.1 Понятие о государстве и праве	20-22
3.2 Понятие и сущность воздушного права	22-24
3.3 Источники и субъекты воздушного права	24-26
3.4 Методологические основы правового регулирования деятельности авиации.	26-29
3.5 Воздушный кодекс Российской Федерации как основной источник Российского воздушного права.	29-32
3.6 Деятельность в области авиации. Виды авиации	32-36
3.7 Общая характеристика основных ФАП деятельности в области авиации.	36-39
3.8 Общая характеристика федеральных правил использования воздушного пространства РФ.	39-44
3.9 Соотношение международного и Российского воздушного права.	44-46
Глава 4. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА № 147	46-47
4.1 Общие требования к членам экипажа воздушных судов Гражданской авиации.	
4.2 Общие требования к пилотам воздушных судов	47-49
4.3 Требования к пилотам СВС	49-51
Глава 5. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА № 128	52-57
5.1 Правила подготовки к полётам	
5.2 Правила выполнения полётов	57-62
Глава 6. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА № 139	62-65
Особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ГА РФ.	
Глава 7. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА № 138	65-73
Организация и использование воздушного пространства РФ, правила обслуживания воздушного движения. Уведомительный порядок использования воздушного пространства РФ.	
Глава 8. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА № 50	73-75
Медицинское освидетельствование лётного состава	
Глава 9. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА № 136	75-95
Правила полётов в воздушном пространстве РФ.	
Глава 10. Порядок ведения и заполнения лётной документации.	95-97
Глава 11. Практическое занятие	97

Глава 1. ЗАКОНЫ И ПРАВИЛА, КАСАЮЩИЕСЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ФУНКЦИЙ ОБЛАДАТЕЛЯ СВИДЕТЕЛЬСТВА ПИЛОТА СВС. ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО. СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА. ДЕЙСТВИЕ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ.



Глава 2. МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

2.1. Международное воздушное право

2.1.1. Международное воздушное право – это отрасль воздушного права, представляющая собой совокупность юридических норм, определяющих правовое положение воздушного пространства, воздушных судов и регламентирующая отношения между государством по поводу использования воздушного пространства.

Оно охватывает вопросы, относящиеся к деятельности государства по использованию воздушного пространства, регулирует отношения между государством по поводу организации международных воздушных сообщений, коммерческой деятельности, использования воздушного пространства и полетов военных самолетов.

2.1.2. Международное воздушное право базируется на определенных принципах, принятых, прежде всего ИКАО. Его основным источником является международный договор, т.е. соглашение между государствами относительно признания тех или иных правил поведения в качестве норм международного права, их изменения или прекращения.

2.1.3. Международное воздушное право содержит нормы, устанавливающие правомочия и обязательства государств в области международных отношений, регулирует межгосударственные отношения, т.е. является составной частью международного права. Оно не может включать в себя какие-либо нормы воздушного права отдельных государств по вопросам воздушных сообщений. Эти внутригосударственные нормы представляют собой часть национальной системы права и не могут распространять свое действие за пределы государства, т.е. становиться частью отрасли международного воздушного права.

2.1.4. Предметом регулирования международного воздушного права выступают отношения между государствами в связи с использованием воздушного пространства и осуществлением международных воздушных сообщений.

Поэтому указание на предмет регулирования должно являться неотъемлемым элементом определения воздушного права. Любые неточности в установлении и определении предмета правового регулирования могут повлечь за собой ошибочные суждения и выводы о сущности и значении международного воздушного права.

2.1.5. Кроме того, международное воздушное право осуществляет регулирование отношений между государствами по поводу использования в воздушном пространстве определенного вида летательных аппаратов, а именно воздушных судов, т.е. способных маневрировать благодаря взаимодействию с воздухом. Наконец, многие нормы международного воздушного права, вся

деятельность ИКАО, направлены на обеспечение всесторонней безопасности международной аэронавигации.

2.1.6. Суммируя все эти понятия, можно прийти к следующему определению: Международное воздушное право – это отрасль международного права, представляющая собой систему норм, регулирующих отношения между государствами в связи с использованием воздушного пространства в целях осуществления международных воздушных сообщений и обеспечению их безопасности.

2.2. История развития международного воздушного права

2.2.1. Правовые вопросы, связанные с использованием воздушного пространства начали изучаться и разрабатываться задолго до появления авиации. В эпоху римского права встречаются нормы, которые признавали право собственника распоряжаться не только определенными участками земли, но и воздушным пространством над ними.

2.2.2. В эпоху средневековья на основе римских юристов о праве собственника земли на воздушное пространство, был выдвинут и обоснован принцип «кому принадлежит земля, тому принадлежит и верх, вплоть до небес». Этот принцип закреплял право феодала на землю и расположенное над ней воздушное пространство.

2.2.3. Необходимость установления правового режима воздушного пространства была вызвана развитием воздухоплавания во второй половине XVIII века.

В ноябре 1782 года, в Анноне впервые поднялись в воздух на воздушном шаре братья Монгольфье. Воздушные шары были первыми летательными аппаратами, применяемыми для воздушных передвижений, в том числе для пересылки почты, а так же в военных целях, для разведки противника. К этому же времени относится и зарождение воздушного права. Одним из первых национальных законов является изданный в Париже 23 апреля 1784 года, полицейский приказ, запрещающий полеты воздушных шаров, согреваемых спиртом и другими опасными в пожарном отношении веществами, а так же

полеты без специального на то разрешения. Это был первый акт государственной власти, регулирующий воздушные передвижения.

Спустя два года подобный закон был издан в Голландии.

2.2.4. В начале XIX века стали издаваться первые акты государственного регулирования безопасности воздушной навигации, правовые нормы, предусматривающие ответственность за вред, причиненный летательными аппаратами.

2.2.5. Первые правовые акты, издаваемые государствами, преследовали цель регламентации режима полетов в пределах национальных воздушных границ, т.е. над территорией государства.

2.2.6. Использование летательных аппаратов для воздушных сообщений между государствами, а прежде всего в военных целях вызвали необходимость регламентации их использования по единым или общим правовым нормам, то есть созданию международного воздушного права.

Первая международная конференция по воздушному праву была созвана по инициативе французского правительства в Париже в 1889 году.

2.2.7. С полетом 17 декабря 1903 года первого летательного аппарата тяжелее воздуха – самолета, процесс формирования норм воздушного права вступил в новую фазу. Создается ряд международных организаций: «Международный юридический комитет авиации», Институт международного права и другие, которые занимаются разработкой правовых основ использования воздушного пространства.

Международные конгрессы по авиации (Париж – 1911 год, Женева – 1912 год, Франкфурт на Майне – 1913 год) выработали первый Кодекс правил воздушного передвижения.

2.2.8. В тот же период начинает развиваться военная авиация. В 1912 году в Британской армии создан новый вид войск – Воздушные силы сухопутной армии. Бурное развитие авиации накануне первой мировой войны и успешное применение самолетов в военных целях, послужили причинами появления национальных законов по вопросам воздушного права.

В России в период 1912 – 1914 годы, были созданы распоряжения о запретных зонах, о запрещении перелета границ.

В Англии, в соответствии с актами о воздушной навигации (1911г.) объявились запретные зоны для полетов иностранных воздушных судов, а в 1913 году издано распоряжение о запрещении полетов над Лондоном.

В 1913 году Франция и Германия впервые заключили международное соглашение о регулировании воздушных сообщений между обеими сторонами. В основе этого соглашения лежит принцип признания за государством права распоряжения воздушным пространством, находящимся над его территорией. Соглашение устанавливало, что военные воздушные суда другого государства «могут являться не иначе, как по приглашению».

2.2.9. Годом рождения международного воздушного права считается 1919 год, когда на Версальской мирной конференции была принята Парижская конвенция, содержащая правила регулирования международных воздушных передвижений.

В статье I конвенции было зафиксировано, что «каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией».

2.2.10. Развитие международных воздушных сообщений повлекло необходимость унификации решения ряда практических вопросов, возникающих при выполнении международных полетов. Решение этих вопросов было отражено в Варшавской конвенции (1929г.) унифицировавшей правила воздушных перевозок, Римской конвенции (1933г.) о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам.

2.2.11. В нашей стране первым законодательным актом был Декрет СНК о воздушных передвижениях, принятый 12 января 1921 года, в последующем был принят Воздушный кодекс СССР в 1932 году (повторно новая редакция в 1935, 1961 и 1984 годах).

2.2.12. Главной особенностью процесса развития воздушного права является закрепление суверенитета над воздушным пространством в национальных законодательствах государств. Важным этапом в развитии российского воздушного законодательства стало принятие 19 марта 1997 года Воздушного кодекса Российской Федерации.

2.2.13. Большую роль в развитии международного воздушного права, прежде всего, играло принятие Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго – 1944г.) и начало деятельности межправительственного учреждения ООН – Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Участниками этой организации являются свыше 200 государств, в том числе СССР с 1970 года, а сейчас все республики бывшего СССР.

2.3. Принципы и источники международного воздушного права

2.3.1. Государства могут произвольно распоряжаться своим воздушным пространством только таким образом, чтобы при этом не нарушались права других государств, как в пределах их суверенной территории, так и в пределах международной территории общего пользования. Кроме того, для реализации внешнеэкономической деятельности, воздушных перевозок, разведке полезных ископаемых, рыбных ресурсов и т.д., государства вступают в отношения между собой по вопросам использования воздушного пространства. Поэтому правовые нормы национального законодательства разрабатываются исходя из принципов международного права. Данные принципы закреплены в межгосударственных договорах и соглашениях на двух- и многосторонней основе. Наиболее авторитетная организация – Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная участниками Чикагской конвенции в 1944 году. Чикагская конвенция закрепила принципы международного воздушного права, а участники конвенции взяли на себя обязательства привести национальное воздушное законодательство в соответствии с ее правовыми нормами и принципами.

2.3.2. Под принципами воздушного права понимают наиболее общие, коренные и для всех субъектов права, обязательные правила взаимоотношений по использованию воздушного пространства и летательных аппаратов. Основные принципы международного права – это критерии всех других норм вырабатываемых государствами в области авиационных отношений.

2.3.3. К основным принципам воздушного права относятся:

- принцип исключительного и полного суверенитета государств над их воздушным пространством;

- принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве;
- обеспечение безопасности международной гражданской авиации;
- принцип взаимности;
- иммунитет военных летательных аппаратов и др.

а) Принцип исключительного и полного суверенитета государств над их воздушным пространством – этот принцип получил закрепление как в международных соглашениях (ст.1 Чикагской конвенции 1944 года), так и в законодательстве РФ (Воздушный кодекс РФ, ст.1; Федеральный закон «О государственной границе РФ» (1993г.) ст.1)

Основное содержание принципа состоит в том, что государство самостоятельно устанавливает правовой режим использования своего воздушного пространства, то есть верховенство государства на своей территории и независимость в международных отношениях, а также права определять содержание конкретных норм и особенностей международных правоотношений, связанных с использованием своего воздушного пространства.

Воздушное пространство государства может использоваться для полетов иностранных летательных аппаратов только в соответствии с разрешительным порядком (ст.7 и 9 Воздушного кодекса РФ). Оно также должно использовать свое воздушное пространство так, чтобы при этом не наносить ущерб правомерным интересам других государств и пользователей внутри государства.

В соответствии с этим принципом государство организует использование воздушного пространства (ст.14 Воздушного кодекса РФ) и определяет его структуру (ст.15 Воздушного кодекса РФ), а так же определяет трассы и маршруты, а если необходимо запретные зоны, порядок и правила аэронавигационного и технического обеспечения для иностранных воздушных судов.

Иностранные воздушные суда во время своего пребывания в пределах территории какого-либо государства подчиняются его юрисдикции.

б) Принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве.

К открытому или международному воздушному пространству относится воздушное пространство за пределами территориальных вод прибрежных государств, а также над Антарктикой. Правовой статус открытого воздушного пространства можно определить как установленное нормами международного права правовое положение части международной территории общего пользования, находящейся над открытым морем и Антарктикой до границы космического пространства.

Все воздушные суда при нахождении в международном воздушном пространстве подчиняются юрисдикции только государства своей регистрации. Свобода открытого воздушного пространства раскрывается через те конкретные «свободы» (права), кажде государства могут правомерно (в рамках дозволенного международным правом) реализовывать путем действия или воздержания от действий. Однако свобода полетов в международном воздушном пространстве не означает, что государства и их воздушные суда свободны от соблюдения определенных правил и требований, закрепленных в международных соглашениях, договорах и регламентах ИКАО.

Система правил полетов в открытом воздушном пространстве складывается на основе правил, содержащихся в приложении 2 «Правила полетов» к Чикагской конвенции, а также процедурах аэронавигационного обеспечения и дополнительных региональных процедурах.

в) Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Все виды полетов в воздушном пространстве и отдельные виды деятельности в нем взаимосвязано влияют на безопасность друг друга, поэтому допустимо ставить вопрос об обеспечении безопасности любых полетов в открытом воздушном пространстве. Сущность принципа состоит в том, что все субъекты воздушного права берут на себя обязательства выполнять сложившиеся правовые нормы и обычаи в обеспечении нормального хода полетов, а также ликвидации последствий авиационных происшествий и вести борьбу с системами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Под незаконным вмешательством понимают противоправные действия, угрожающие безопасности деятельности, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна,

либо создавшие угрозу наступления таких последствий. Безопасность авиационной деятельности рассматривается в техническом аспекте (воздушная навигация, техническая надежность, экологические аспекты и др.) и социальном аспекте (борьба с актами угона, диверсий, захвата, и т.д.)

Несоблюдение правовых норм, нарушения суверенитета воздушного пространства, условий и правил полетов, установленных тем или иным государством, злоупотребление гражданской авиацией создают наибольшую угрозу её безопасности, поскольку последствием таких нарушений может быть перехват воздушного судна и, при определенных обстоятельствах, применение к нему силы.

г) Принцип иммунитета военных летательных аппаратов.

Иммунитет военного воздушного судна означает свободу от юрисдикции иностранных властей, свободу от принуждения и каких-либо насильственных действий в какой бы то ни было форме (задержание, арест, конфискация, реквизиция и т.д.). Вместе с тем военный летательный аппарат, является представителем вооруженных сил (т.е. относится к государственной авиации) и действует по полномочию государственных властей и находится под юрисдикцией данного государства.

Ст.12 Чикагской конвенции устанавливает, что каждое государство – участник, обязано принимать меры для обеспечения того, чтобы «каждое воздушное судно, несущее национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования». Это означает, что с точки зрения соблюдения общего режима суверенного воздушного пространства иностранного государства, военные воздушные суда находятся в том же положении, что и гражданские, т.е. действует разрешительное право, а в открытом международном воздушном пространстве, в виду отсутствия специального упоминания о государственных воздушных судах в ст.12 Чикагской конвенции государства – участники руководствуются другими соглашениями и договорами.

Указанные принципы различны по своему значению, но именно они служат основой международного и национального правопорядка в использовании воздушного пространства.

2.3.4. Международный договор и международный обычай выступают в качестве источников международного воздушного права. Рассмотрим их место и роль в формировании национального воздушного законодательства государств, в том числе Российской Федерации.

2.3.5. Международный договор – это явно выраженная юридическая форма достигнутого между субъектами права (государствами) соглашения о создании или изменении определенного правила в качестве норм международного воздушного права.

2.3.6. Международные договоры могут быть многосторонними и двусторонними. Двусторонние соглашения по конкретным вопросам касаются:

- установления международных воздушных сообщений;
- регулирования воздушного движения;
- таможенных правил;
- удостоверений о летной годности;
- правил воздушных перевозок;
- свидетельств летного состава;
- ликвидации двойного налогообложения;
- авиационного поиска и спасания;
- упрощения административных формальностей;
- борьбы с актами незаконного вмешательства;
- технического сотрудничества;
- аренды воздушных судов и др.

2.3.7. Международные обычаи в международном воздушном праве занимают значительное место и часто отдельные международно-правовые нормы носят смешанный характер, т.е. представляют собой своего рода обычно-правовые нормы.

Основные обычаи в международном воздушном праве:

- признание воздушного пространства государств частью его территории;

- сохранение государством за пределом его территории юрисдикции в отношении воздушного судна, занесенного в реестр государства;
- оказание помощи воздушным судам терпящим бедствие, в том числе признание за ними права несанкционированного влета в пределы иностранной государственной территории;
- соблюдение норм международной вежливости в виде предоставления воздушного пространства для полетов воздушных судов с главами правительств и государств, важных делегаций и т.д.

2.4. Общая характеристика международных конвенций и договоров

2.4.1. Международные конвенции и соглашения выступают источником международного и национального воздушного права большинства государств мира осуществляющих деятельность в области авиации.

2.4.2. Основным международным документом, регламентирующим деятельность гражданской авиации, является Чикагская конвенция, подписанная 7 декабря 1944 года, с участием 52 государств. Решением участников была создана организация – Международная организация гражданской авиации (ИКАО), ставшая в последствии специализированным учреждением ООН. В настоящее время членами ИКАО являются более 200 государств, в том числе и Россия. Учредительный акт ИКАО – конвенция о международной гражданской авиации.

2.4.3. Часть I «Аэронавигация», состоит из шести глав. В ней изложены и определены:

- полный и исключительный суверенитет государств в воздушном пространстве;
- дано понятие «территория государства»;
- деление воздушных судов;
- обязательство не использовать гражданскую авиацию в противоправных целях;
- основания и условия полетов гражданской авиации;
- порядок установления запретных зон;

- предписания к соблюдению национальных правил полетов, и полетов над открытым морем;
- требования к воздушным судам (ВС) для допуска на государственную территорию, высадки пассажиров, экипажей и грузов;
- санитарные процедуры;
- порядок допуска ВС;
- порядок определения национальной принадлежности и требования к регистрации и опознавательным знакам ВС;
- прохождение и упрощение формальностей, взимания таможенных пошлин и сборов;
- оказание помощи ВС терпящим бедствие;
- порядок расследования авиационных происшествий;
- представление государствами аэронавигационных средств и стандартных процедур;
- требования к документации на ВС;
- требования к удостоверениям о годности к полетам ВС и радиооборудованию;
- требования о квалификации членов экипажа и бортовым журналам;
- ограничения в отношении грузов и фотооборудования на борту ВС;
- порядок принятия международных авиационных регламентов и их признания государствами;
- требования к отметкам в удостоверениях о годности к полетам ВС и свидетельствах членов экипажа, условия признания их деятельности.

Часть II «Международная организация гражданской авиации» является уставом ИКАО и определяет название, цели, правоспособность, процедурные вопросы деятельности рабочих органов и их функции.

Членство в ИКАО – любое государство на третий день после присоединения к международной организации гражданской авиации становится членом ИКАО. Цели ИКАО:

- обеспечение безопасного и упорядоченного движения международной ГА;
- удовлетворение потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- поощрение конструирования ВС в мирных целях;

- предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией;
- обеспечение полного уважения прав договаривающихся государств;
- обеспечение безопасности международной авионавигации.

Высший представительный орган – Ассамблея (избираемая один раз в три года). Ассамблея избирает Совет ИКАО (избирается сроком на три года).

Функции ИКАО:

- административная;
- контрольно-инспекторская;
- юридическая;
- арбитражная.

Часть III «Международный воздушный транспорт», реализует:

- вопросы отчета в Совет ИКАО о воздушных перевозках;
- принцип установления маршрутов и аэропортов, усовершенствование авионавигационного оборудования;
- оказание финансовой помощи Советом ИКАО.

Часть IV «Заключительные положения», содержит:

- обязательства по регистрации международных соглашений, а также обязательства, которые не совместимы с положениями конвенции;
- порядок разрешения споров, принятие санкций в отношении авиапредприятий и государств;
- приостановление действий конвенции в случае войны и чрезвычайного положения;
- порядок принятия приложений к Чикагской конвенции и поправок к ним;
- процедуры подписания и ратификации конвенции, её денонсации, допуск к участию в ней.

Статья 96 конвенции содержит четыре определения:

- воздушное сообщение;
- международное воздушное сообщение;
- авиапредприятие;
- остановка с некоммерческими целями.

Основные документы ИКАО:

- Чикагская конвенция;
- приложения к Чикагской конвенции;
- документы аэронавигационного обслуживания;
- технические руководства;
- документы о видах и средствах обслуживания.

Важными международными документами для деятельности авиации являются:

- Женевская конвенция (1958г.) об открытом море и конвенция ООН по морскому праву (1982г.) определившая ширину территориальных вод в 12 миль, экономической зоны в 200 миль с определением ее статуса как части открытого моря со специальным режимом. В конвенцию включены положения о транзитном пролете через проливы, использующиеся для международного судоходства. Определено также, что суверенные права государств в отношении шельфа не затрагивают правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства;
- Токийская конвенция (1963г.) «О преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна». Она определяет права командира воздушного судна в отношении мер применяющихся к лицу, которое совершило во время полета акт, угрожающий безопасности полета;
- конвенция о режиме Черноморских проливов (1936г.) закрепляющая принципы свободы полетов гражданских воздушных судов над указанными проливами при наличии уведомления за 3 дня для эпизодических полетов, регулярных – о датах пролета;
- Женевская конвенция «О международных принципах прав на воздушное судно» (1948г.) Она обязала участников соглашения признать так называемые вещные права, право на вознаграждение поиск и спасение ВС, а также определила порядок наложения ареста и принудительной продажи ВС в исполнении решения суда;
- Римская конвенция «О возмещении ущерба, причиненного иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности» (1952г.) Она определяет право на возмещение ущерба тогда, когда он был причинен на земной или

водной поверхности ВС или предметом выпавшим из него и связанным со смертью, повреждением здоровья, утратой или повреждением имущества;

- Гаагская конвенция «О борьбе с незаконным захватом воздушных судов» (1970г.)

- Монреальская конвенция «О борьбе с насильственным вмешательством в деятельность гражданской авиации» (1971г.)

2.4.4. Конвенции предусматривают осуществление условий юрисдикции государства в отношении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в случаях, когда:

- преступление совершено на борту ВС, зарегистрированного в данном государстве;

- ВС, на котором совершено преступление, совершает посадку на территории этого государства и преступник еще находится на борту;

- преступление совершено на борту ВС, сданного в аренду без экипажа арендатору, в государстве регистрации ВС.

2.5. Международные организации гражданской авиации

2.5.1. Основными организациями гражданской авиации являются:

- Международная организация гражданской авиации (ИКАО);

- Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК);

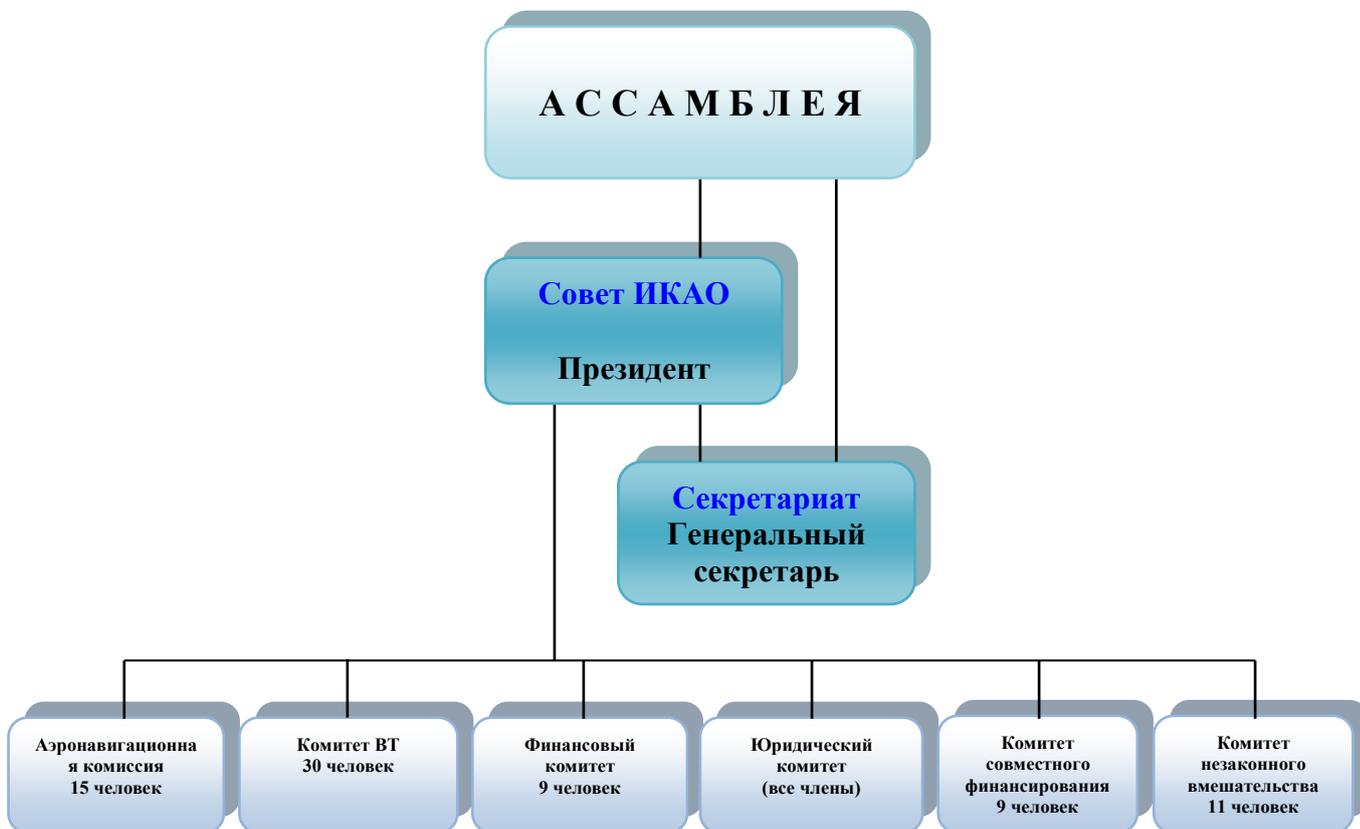
- Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль);

- Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК);

- Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА);

- Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК);

- Совет гражданской авиации арабских государств (КАКАС).



(Рис.1)

2.5.2. Кроме этого функционирует ряд неправительственных организаций ГА, таких как:

- международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
- международная федерация линейных пилотов (ИФАЛЛА);
- международный союз авиационных страховщиков (ИЮАН);
- международное сообщество авиационной электросвязи (СИТА);
- международная ассоциация гражданских аэропортов (ИКАА);
- институт воздушного транспорта (ИТА);
- международная ассоциация аэронавтики (ФАИ).

2.5.3. Главенствующую роль играет ИКАО, объединяющая более 200 государств мира. Структура ИКАО приведена на рис.1.

2.5.4. ИКАО разрабатывает и принимает стандарты (обязательные для членов ИКАО), рекомендации и процедуры международной гражданской авиации, регулирует отношения субъектов международного воздушного права.

2.6. Международные стандарты и рекомендации участника ИКАО

2.6.1. Под стандартами ИКАО понимается совокупность технических данных, учитывающих единые требования к конфигурации, техническим характеристикам ВС, летному составу и вопросам аэронавигации. Они обязательны для членов ИКАО.

Рекомендации ИКАО признаются желательными к исполнению в интересах безопасности, регулярности и надежности функционирования ВТ.

2.6.2. Основные документы ИКАО:

- Чикагская конвенция;
- приложения к Чикагской конвенции;
- документы аэронавигационного обслуживания;
- технические руководства;
- документы о видах и средствах обслуживания.

2.6.3. Основными стандартами ИКАО являются приложения к Чикагской конвенции, а именно:

- 1). Требования к летному составу гражданской авиации при выдаче свидетельств. Содержат требования к квалификации, а также медицинские требования к авиационному персоналу;
- 2). Правила полетов. Определяют общие правила полетов по МВТ, обеспечение безопасности полетов, порядок эшелонирования, правила визуальных полетов и полетов по приборам, планирования полетов.
- 3). Метеорология. Содержит требования к метеорологическому обеспечению полетов.
- 4). Аэронавигационные карты. Определяет требования к содержанию полетных карт.
- 5). Единицы измерения, подлежащие использованию при связи «Воздух – Земля». Определяет размерность единиц, используемых при двусторонней связи;
- 6). Производство полетов:
 - Часть I. «Международные коммерческие воздушные перевозки» - содержит требования к регулярным воздушным перевозкам по найму или за плату;

- Часть II. «Международная авиация общего назначения» - определяет порядок полетов авиации общего назначения, кроме авиационных работ;
- 7). Государственные и регистрационные знаки воздушных судов. Устанавливает стандарты и рекомендации к маркировке знаков ВС;
- 8). Летная годность воздушных судов. Определяет минимальный уровень летной годности, требования к сертификатам летной годности ВС;
- 9). Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках. Определяет требования по упрощению формальностей при въезде, выезде и транзите пассажиров, а также порядок оформления прибытия и убытия ВС;
- 10). Радионавигация и радиосвязь. Устанавливает стандарты систем радиосвязи и использования радиочастот, требования к процедурам ведения радиосвязи, посадочным и трассовым радионавигационным средствам;
- 11). Служба управления воздушным движением. Определяет общие требования к ОВД, метеоинформации, связи и т.д.;
- 12). Поиск и спасение. Рекомендует принцип создания и работ служб АПС и порядок их взаимодействия;
- 13). Расследование авиационных происшествий. Содержит общие принципы расследования АП, ответственности и обязанности государств в отношении проведения расследования и предоставлении информации об АП;
- 14). Аэродромы. Устанавливает стандарты и рекомендации требований к аэродромам и их оборудованию;
- 15). Аэронавигационная информация определяет общие требования к АНИ, функции органов ее обеспечивающих и формам предоставления АНИ;
- 16). Авиационный шум. Устанавливает максимально допустимые уровни шума ВС для выдачи сертификата летной годности.
- 17). Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Определяются стандарты и рекомендации в отношении административных и организационных мер по обеспечению авиационной безопасности;
- 18). Безопасная перевозка опасных грузов воздушным транспортом. Содержит стандарты и рекомендации по организации перевозок опасных грузов на ВС и меры безопасности при проведении погрузочно-разгрузочных работ.

19) Управление безопасностью полётов.

Это приложение содержит определение Безопасности полётов, которое как понятие отсутствует в Российском воздушном законодательстве и соответственно не раскрывает критериев безопасности, что формирует разные и не однозначные подходы к её обеспечению, что вызывает массу противоречий. ИКАО предлагает наиболее правильную формулировку «Безопасности полётов», а именно: состояние авиационной системы или авиационной организации, эксплуатирующей воздушное судно или обеспечивающей его эксплуатацию, при которой риски снижены до приемлемого уровня и контролируются. Это определение настолько точно характеризует это состояние, что подтверждает выводы о том, что обеспечить 100% безопасность в авиации – невозможно!

Приложения к Чикагской конвенции – важное средство формирования и регулирования международных отношений в сфере международной аэронавигации и формирования национальной нормативно-правовой базы деятельности авиации.

Глава 3. ВОЗДУШНОЕ ПРАВО РФ

3.1. Понятие о государстве и праве

3.1.1. Государство – это осуществляющая управление обществом политико-территориальная суверенная организация публичной власти, располагающая специальным аппаратом принуждения и издающая веления, обязательные для исполнения всей страны.

3.1.2. Признаки государства:

- 1). Государство является политической организацией, его деятельность носит политический характер;
- 2). Государство является территориальной организацией, т.е. объединяет людей страны и его власть ограничена её территорией;
- 3). Государство обладает суверенитетом на всей территории страны и независимостью от других государств;
- 4). Государство является организацией особой публичной власти;
- 5). Государство располагает специальным аппаратом принуждения;

6). Государство издает веления обязательные для населения всей страны, что означает:

- издание государством нормативно-правовых актов (законов, указов, постановлений и т.д.);
- принятие решений индивидуального значения не подлежат обязательному исполнению.

7). Государство осуществляет управление обществом во всех сферах деятельности.

3.1.3. Право – это выражающая государственную волю народа система установленных компетентными органами государства властных, обязательных к исполнению норм общего характера, служащих регулятором общественных отношений. Исходным элементом права является норма права, выступающая правилом поведения в тех или иных обстоятельствах.

Норма права – это государственно-властное, обязательное к исполнению правило поведения общего характера, устанавливаемое и охраняемое компетентными органами государства.

Форма выражения права – это правовая норма, которая существует в различных, конкретных формах:

- закон;
- кодекс;
- указ;
- постановление;
- правила;
- наставление;
- инструкция и т.д.

Для нормы права характерно, что она устанавливается государством, носит обязательный характер, содержит указания, как надо поступить, как надо действовать в определенных случаях. Она отвечает на три вопроса:

1. Какое правило предписывается или разрешается нормой;
2. Когда, при каких обстоятельствах следует руководствоваться этим правилом;
3. Каковы будут последствия нарушения правовой системы.

3.1.4. Государство требует, чтобы все физические и юридические лица соотносили свое поведение с требованиями норм права, что называется реализацией правовой нормы. Различают четыре способа реализации нормы права:

1. Знание;
2. Соблюдение;
3. Исполнение;
4. Использование.

3.1.5. Действие правовых норм имеет определенные временные, территориальные и ведомственные пределы.

Временные определяются началом вступления нормативного акта в юридическую силу и моментом утраты им юридической силы.

Территориальные пределы определяются границами государственной территории либо определенной ее частью.

Ведомственные пределы определяются сферой деятельности правотворческого органа, т.е. могут носить общеобязательный или отраслевой характер.

3.2. Понятие и сущность воздушного права

3.2.1. Воздушное право – это совокупность правовых норм, устанавливающих порядок использования воздушного пространства РФ и деятельности в области авиации, направленную на обеспечение потребностей физических и юридических лиц в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

3.2.2. Воздушное законодательство РФ состоит из Воздушного кодекса РФ, который как документ обладает высшей юридической силой, является юридической базой для текущего правотворчества и определяет систему воздушного права, как отрасли российского законодательства. Кроме данного кодекса в систему входят федеральные законы (о государственной границе, таможне, обороне и т.д.), указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, федеральные правила по использованию воздушного пространства,

федеральные авиационные правила, а также другие нормативно-правовые акты РФ.

3.2.3. Воздушное право регулирует отношения субъектов в области:

1. Использования воздушного пространства;
2. Отношения, возникающие в связи с нахождением ВС за пределами территории РФ;
3. Отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории РФ;
4. Отношения, возникающие в связи с выполнением полетов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве РФ.

3.2.4. Воздушное право РФ разрабатывается с учетом основных положений Чикагской конвенции, стандартами и рекомендациями ИКАО, требований международного воздушного права.

3.2.5. В Воздушном кодексе РФ в ст.3 говорится о главенстве правил установленных международными договорами над национальным законодательством, если страна подписала и ратифицировала данный договор, национальные законы не только конкретизируют те или иные положения международного права, но иногда дополняют, уточняют и даже развивают отдельные из них.

3.2.6. Воздушный кодекс РФ не только устанавливает правовые основы использования воздушного пространства и авиационной деятельности, но и четко формулирует цели и способы государственного регулирования данных сфер. При этом государственное регулирование предлагает не прямое вмешательство в чью-либо деятельность, а установление общих правил и порядка для всех субъектов, а также ответственность за соблюдение требований воздушного законодательства и международных договоров РФ.

3.2.7. Предметом (объектом) воздушного права выступает воздушное пространство при решении вопросов владения, собственности и пользования. В остальном оно является сферой, в которой действует объект правового регулирования и в которой осуществляются отношения между субъектами воздушного права. При этом отношения по поводу любых видов деятельности в

воздушном пространстве, тесно связаны с правовым положением, статусом воздушного пространства, в котором оно осуществляется.

3.2.8. Такой точкой взаимодействия является правовой режим воздушного пространства, складывающийся на основе правового статуса суверенного и открытого воздушного пространства, содержащий конкретные дозволения и запрета на осуществление определенных видов деятельности в воздушном пространстве в целом или какой-либо его части.

Предметом международного воздушного права выступают отношения между субъектами международного права по поводу правового статуса и режима использования открытого воздушного пространства.

3.2.9. Вопросы деятельности гражданской авиации регламентируются подотраслью воздушного права – воздушно-транспортным правом.

Воздушно-транспортное право – это подотрасль воздушного права, содержащая правовые нормы, регулирующие коммерческую деятельность гражданской авиации, осуществление воздушных перевозок пассажиров и грузов. Особое место в этой подотрасли воздушного права занимают вопросы заключения соглашений в воздушных сообщениях, определение объектов предоставления коммерческих прав, конкретных условий их использования, условия выполнения чартерных рейсов, тарифы, количество рейсов, условия продажи перевозок и другие вопросы.

3.3. Источники и субъекты воздушного права

3.3.1. Источником воздушного права являются конкретные юридические формы, в которые заключены правовые нормы деятельности в области авиации.

3.3.2. Источниками воздушного права, в международном плане, являются международные договоры (соглашения) и международные обычаи, в национальном – Конституция РФ, государственные законы и Воздушный кодекс, а также законодательные акты органов государственного управления.

3.3.3. Источниками воздушного права выступают:

- положения Чикагской конвенции по гражданской авиации, документы ИКАО (стандарты и рекомендации);
- двусторонние договоры и соглашения;

- Конституция РФ;
- Воздушный кодекс РФ;
- федеральные законы;
- указы Президента в области авиационной деятельности;
- постановления Правительства РФ.

3.3.4. Воздушный кодекс Российской Федерации, введенный в действие 1 апреля 1997 года (принят 19 марта 1997 года), регулирует и устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации. Он является юридической базой для текущего законодательства и определяет воздушное право как отрасль российского законодательства.

3.3.5. Воздушный кодекс в системе воздушного права, как документ высшей юридической силы, служит правовой основой издания руководящих документов МО РФ, ФАВТ и др. в области использования авиации. Кроме того, он четко формулирует цели и способы государственного регулирования данной сферы.

3.3.6. Некоторые правовые нормы воздушного права устанавливаются федеральными законами, например, порядок пересечения границы регулируется Законом о государственной границе РФ, трудовые отношения – кодексом о труде и т.д. При этом федеральные законы являются источником воздушного права.

3.3.7. Субъектами воздушного права являются стороны, участвующие или способные участвовать в отношениях, регулируемых нормами воздушного права.

Основными субъектами воздушного права являются:

- 1). Государство и его институты (вооруженные силы, МВД, ФПС и т.д.);
- 2). Субъекты федерации;
- 3). Юридические лица;
- 4). Физические лица;
- 5). Суверенные государства – носители прав и обязанностей на международной арене.

3.3.8. Нередко в международных соглашениях о воздушных сообщениях от имени государства – субъекта международного права выступают уполномоченные авиакомпании.

Форма и содержание авиационных соглашений зависит от конкретных условий, тех отношений, которые складываются или уже сложились между договаривающимися сторонами.

3.3.9. Знание правовых основ организации и осуществления авиационной деятельности выступает юридической основой принимаемых авиационными руководителями всех рангов решений.

Особое значение это приобретает в связи с усилением внешнеэкономической деятельности, расширением географии применения авиации, выходом на международную арену и частыми локальными военными конфликтами.

3.4. Методологические основы правового регулирования деятельности авиации.

3.4.1. Система нормативного регулирования деятельности в области авиации предусматривает в качестве нормативной базы создание документов двух уровней:

- нормативно-правовое обеспечение – законы и подзаконные государственные нормативные акты;
- нормативно-техническое обеспечение – стандарты и нормативно-методические документы.

Кроме того, должны разрабатываться рабочие документы авиапредприятий и эксплуатантов.

При разработке нормативной базы должны соблюдаться строгая унификация, каталогизация, кодификация, классификация и соподчиненность законодательной и нормативной документации. Эта соподчиненность создается на принципе построения иерархии нормативной базы: «закон – стандарт – право – руководство – циркуляр».

3.4.2. В соответствии со ст.2 ВК РФ воздушное законодательство состоит из данного кодекса, Федеральных законов, указов Президента, постановлений

Правительства, Федеральных правил использования воздушного пространства, Федеральных авиационных правил и иных нормативных правовых актов РФ.

3.4.3. Федеральные авиационные правила (ФАП) – это нормативные акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства и деятельность в области авиации. Они разрабатываются уполномоченными органами (ФАВТ, МО РФ, Министерством экономики, МАК, и т.д.).

ФАП являются подзаконными нормативными актами, изданными в пределах своей компетенции органами исполнительной власти, осуществляющими государственное регулирование авиационной деятельности.

3.4.4. Система воздушного законодательства регулирует отношения между субъектами авиационной деятельности в областях:

- использования воздушного пространства (ИВП);
- деятельности в области авиации на территории РФ;
- нахождения воздушных судов РФ за её пределами;
- выполнение полетов воздушных судов иностранных государств над территорией РФ.

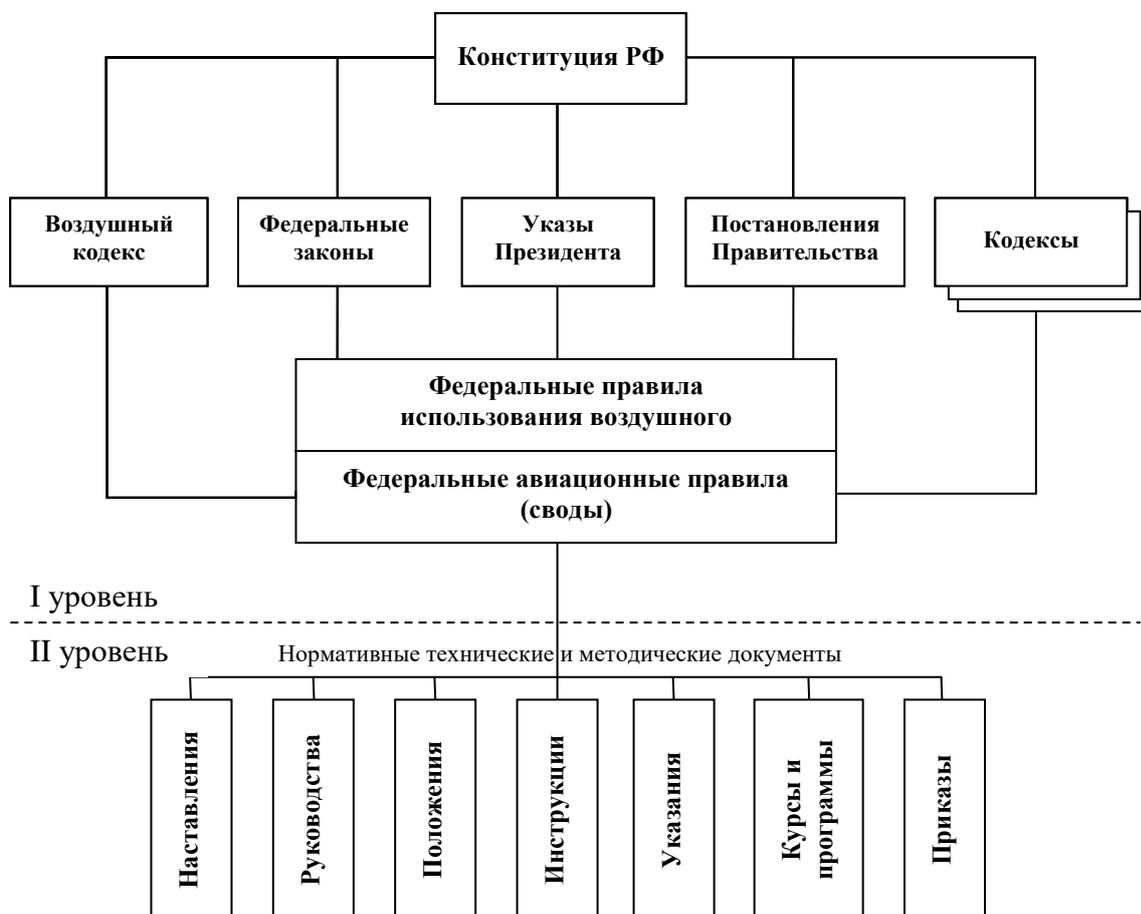


Рис.2 Структурная схема разработки нормативных документов.

3.4.5. Исходя из широкого диапазона задач правового регулирования данных отношений, существования трех видов авиации (государственной, гражданской и экспериментальной) и специфики их авиационной деятельности ФАП подразделяются на общеобязательные и отраслевые. По сфере своего действия уполномоченные органы видов авиации разрабатывают и принимают в установленном порядке нормативные акты (в том числе авиационные правила), а также нормативно-технические и нормативно методические документы.

3.4.6. На рис.2 представлена структурная схема разработки нормативных правовых актов государственного регулирования авиационной деятельности.

3.4.7. В декабре 1996 года была принята структура ФАП и спланирована работа по их разработке и внедрено в практику авиационной деятельности.

ФАП излагаются в виде:

- единого нормативного документа;
- совокупности различных правовых актов, объединенных по общему для этих актов предмету регулирования.

Они должны содержать только требования, имеющие прямое отношение к объекту регулирования.

3.4.8. В зависимости от предмета регулирования ФАП разрабатываются по вопросам:

- подготовки, согласования, введения в действие, внесения изменений, отмены ФАП, регулирующих деятельность авиации;
- использования воздушного пространства;
- организация потоков воздушного движения;
- обслуживания воздушного движения;
- воздушных судов РФ;
- воздушных перевозок в РФ;
- полетов воздушных судов;
- авиационных работ в РФ;
- деятельности авиационных предприятий РФ;
- создания, эксплуатации, ремонта и принадлежности аэродромов РФ;
- авиационной безопасности в РФ;

- расследования авиационных происшествий;
- поиска и спасания пассажиров, воздушных судов и их экипажей;
- радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;
- летной годности воздушных судов;
- применения авиации при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

3.4.9. Инициатива в разработке ФАП, изменений, дополнений принадлежит:

- высшим органам государственной власти и управления;
- министерствам и ведомствам РФ;
- уполномоченным органам видов авиации (ГА, МО РФ, МАК и др.);
- отделам и структурам полномочных органов видов авиации;
- авиационным объединениям государственной авиации;
- региональным управлениям воздушного транспорта;
- органам прокуратуры и арбитража;
- авиапредприятиям;
- гражданам.

3.4.10. ФАП считаются действующими с момента вступления в силу и до их отмены, замены новыми, признание правил утративших силу в законном порядке или истечении срока действия, если таковой указан.

Государственный надзор за соблюдением требований ФАП осуществляет Прокуратура РФ.

3.5. Воздушный кодекс Российской Федерации как основной источник Российского воздушного права

3.5.1. В России правовой режим воздушного пространства и правила полетов в нем регламентируются законодательными актами, а именно законами, указами, постановлениями и другими документами.

3.5.2. Первым законодательным актом, устанавливающим правовой режим воздушного пространства является Декрет СНК (1921г.), утвердивший правила о воздушных передвижениях над территорией РСФСР и над ее территориальными водами. На основании этого Декрета были разработаны и изданы первые правила регламентирующие вопросы организации полетов в воздушном пространстве России.

3.5.3. Воздушное законодательство постоянно развивалось с развитием авиации. Первый Воздушный кодекс СССР был принят в 1932 году, затем в 1935, 1961 и наконец, в 1984г.

В связи с образованием Российской Федерации с 1 апреля 1997 года, вступил в силу Воздушный кодекс Российской Федерации.

3.5.4. Воздушный кодекс РФ – единственный общероссийский законодательный акт, содержащий в систематизированном изложении нормы права, регулирующие деятельность авиации в целях охраны интересов государства, обеспечении безопасности полетов воздушных судов и удовлетворения потребностей экономики и граждан. Он имеет комплексный характер, содержит нормы государственного, гражданского, административного и трудового права.

3.5.5. Действия ВК РФ распространяются на государственную, гражданскую и экспериментальную авиацию, в том числе на иностранные воздушные суда, находящиеся на территории РФ, а также российские воздушные суда во время нахождения их в открытом воздушном пространстве, либо в случае, если законы страны пребывания не требуют иного (кроме военных воздушных судов).

3.5.6. ВК РФ в полной мере соответствует стандартам и рекомендациям ИКАО и содержит 18 глав:

Глава I – закрепляет полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством РФ, порядок сертификации, аттестации и лицензирования.

Глава II – определяет структуру и порядок использования воздушного пространства.

Глава III – устанавливает классификацию авиации и ВС.

Глава IV – определяет содержание государственного контроля в области гражданской авиации.

Глава V – излагает требования к ВС.

Глава VI – определяет требования, связанные с эксплуатацией воздушного пространства, организацией ОрВД и наземного оборудования, аэропортов и аэродромов.

Главы VII, VIII – определяют требования к авиационному персоналу и экипажу ВС.

Глава IX – закрепляет правовые основы создания авиапредприятий и коммерческой деятельности.

Главы X, XI – устанавливают требования к выполнению внутренних и международных полетов.

Глава XII – определяет обязанности по обеспечению авиационной безопасности.

Глава XIII – регламентирует организацию аварийного оповещения, поиска и спасания ВС, пассажиров и экипажа.

Глава XIV – устанавливает права и обязанности по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

Главы XV, XVII – определяют правила воздушных перевозок и ответственность за причиненный ущерб.

Глава XVI – устанавливает требования к выполнению авиаработ.

Глава XVIII – содержит нормы о введении в действие и главенствовании ВК РФ над другими нормативными актами при их несоответствии.

3.5.7. Воздушный кодекс РФ не только устанавливает правовые основы деятельности в области авиации, но и четко формирует цели и способы государственного регулирования, порядок использования воздушного пространства, авиационной деятельности в целом. Он устанавливает общие правила и порядок деятельности, определяет приоритеты и ответственность всех участников данной деятельности.

3.5.8. Правовое регулирование и контроль со стороны государства осуществляют специально уполномоченные органы, которые создают инспекторские службы, права и ответственность которых устанавливаются Правительством РФ.

Важную роль в государственном контроле и регулировании отведено сертификации и лицензированию в целях повышения безопасности полетов, повышения качества авиационной деятельности, прежде всего в гражданской авиации.

В новом Воздушном кодексе появились новые главы: Глава IX – авиационные предприятия, Глава XIII – о авиационном поиске и спасании, Глава XIV – о расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

Воздушный кодекс РФ регламентирует права и обязанности экипажей ВС и их командиров, порядок воздушных перевозок и авиационных работ, определяет порядок организации и выполнения полетов, в том числе международных.

Данный документ определяет требования к авиационному персоналу, в том числе к учебным заведениям, осуществляющих его подготовку. И наконец, устанавливает принципы ответственности владельцев ВС, эксплуатантов, авиаперевозчиков, пассажиров и грузовладельцев, регулирует правила коммерческой деятельности в области авиации, в соответствии с рыночными отношениями.

3.5.9. Воздушный кодекс РФ служит долгосрочной основой законодательства и, прежде всего, в разработке сводов федеральных авиационных правил.

3.6. Деятельность в области авиации. Виды авиации.

Статья 20 Воздушного кодекса определяет виды авиации

Статья 20 ВК устанавливает классификацию авиации по видам, основанную на определяющем признаке - цели использования конкретного вида авиации. Такая классификация необходима в связи с тем, что к каждому виду авиации предъявляются различные требования и их деятельность регулируется разными уполномоченными органами. В зависимости от принадлежности к видам авиации проводится подготовка и аттестация личного состава и работников, государственная регистрация и сертификация имущества и объектов, организация и производство полетов воздушных судов, расследование авиационных происшествий и др.

Статья 21. Гражданская авиация

1. Нормы ст. 21 ВК определяют понятие гражданской авиации и устанавливают ее основную классификацию - коммерческая гражданская авиация и авиация общего назначения.

2. Пункт 1 ст. 21 ВК относит к гражданской авиации всю авиацию, которая используется в целях удовлетворения потребностей граждан в воздушном транспорте общего пользования и в самостоятельном передвижении на принадлежащих им воздушных судах, а также для обеспечения потребностей экономики, т.е. в интересах юридических лиц (в основном коммерческих организаций) и индивидуальных предпринимателей осуществлять грузовые

авиационные перевозки как на воздушных судах авиакомпаний (за плату), так и на собственных воздушных судах.

3. Пункт 2 ст. 21 определяет понятие коммерческой гражданской авиации как гражданской авиации, используемой для предоставления услуг по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, а также для выполнения авиационных работ. Из смысла статьи следует, что услуги по перевозке предоставляются, а авиационные работы выполняются за плату на основании договоров, т.е. на коммерческой основе.

Следует отметить, что в отечественной практике регулирования нет четкого разделения коммерческой гражданской авиации и авиации общего назначения (см. п. 4 настоящего комментария). Довольно удачно разрешена эта проблема в воздушном законодательстве Европейского союза. Статья 3 Закона ЕС о безопасности гражданской авиации (Regulation (EC) No. 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on Common Rules in the Field of Civil Aviation and Establishing a European Aviation Safety Agency, and Repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No. 1592/2002 and Directive 2004/36/EC) определяет коммерческую эксплуатацию воздушного судна гражданской авиации следующим образом: "Коммерческая эксплуатация - это любой полет воздушного судна за плату или на иной возмездной основе, который публично предлагается к выполнению или, в случае отсутствия такого публичного предложения, выполняется по договору между эксплуатантом и заказчиком, не имеющим контроля над эксплуатантом".

Такой подход позволяет довольно четко разделять виды полетов в соответствии с их целевым назначением и создает нормальные условия для налогового, тарифного и иных видов регулирования авиационной деятельности.

4. Пункт 3 ст. 21 определяет понятие авиации общего назначения как гражданской авиации, не используемой для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ. Из смысла статьи следует, что авиация общего назначения используется на безвозмездной основе при осуществлении перевозок и иной авиационной деятельности в интересах физических и юридических лиц с использованием принадлежащих им авиационного персонала и имущества (облет линий электропередачи, нефте- и газопроводов, лесных хозяйств, проведение аэрофотосъемки, перевозка собственного персонала и т.п.).

В международной практике авиация общего назначения, как правило, подразделяется на корпоративную, деловую и любительскую и может выполнять определённые виды авиационных работ, которые в европейской практике разделены на общие авиационные работы и специальные (которые не выполняются АОН). Соответственно действующее понятие АОН не соответствует международной практике и должно определяться воздушным кодексом, как «Гражданская авиация не используемая для выполнения коммерческих воздушных перевозок». С этой целью 19.04.2019 года состоялся Первый всероссийский Конгресс авиации общего назначения, который проанализировал состояние АОН в России и закрепил рекомендации в

документах Конгресса в виде Меморандума и семи Резолюциях по ключевым вопросам деятельности АОН России.

К корпоративной относится авиация, входящая в состав объединения коммерческих организаций в качестве структурного подразделения и осуществляющая деятельность исключительно в интересах этого объединения (корпорации). К деловой относится авиация, в которой арендованные (без экипажа) или собственные воздушные суда используются в интересах конкретного юридического лица и эта деятельность финансируется указанным лицом на постоянной основе. Экипажи воздушных судов деловой авиации формируются из работников (служащих) этого юридического лица, имеющих сертификаты (свидетельства) пилотов. К любительской относится авиация, используемая физическими лицами исключительно в личных целях. Такая классификация необходима для установления государством дифференцированных требований к указанным видам авиации общего назначения.

Статья 22. Государственная авиация

1. В соответствии с п. 1 ст. 22 ВК к государственной авиации относится авиация, находящаяся в ведении Минобороны России.

С 2010 года введён подвид государственной авиации – государственная авиация специального назначения, в которую входят лётные звенья Роскосмоса, ФСБ России (в том числе пограничные войска), МВД (полиция и внутренние войска), ФТС и МЧС России.

2. Пункт 2 ст. 22 предусматривает использование государственной авиации в коммерческих целях в порядке, установленном Постановлением Правительства РФ от 30.07.1999 N 862. Это Постановление предоставляет возможность использовать государственную авиацию для нерегулярных:

- коммерческих перевозок пассажиров при соблюдении предусмотренных для гражданской авиации требований воздушного законодательства;
- перевозок грузов за плату по ценам, согласованным с Минтрансом России.

Статья 23. Экспериментальная авиация

1. В соответствии с п. 1 ст. 23 ВК к экспериментальной авиации относится авиация научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро, заводов и других организаций, осуществляющих опытно-конструкторские, экспериментальные, научно-исследовательские работы и испытания авиационной, радиоэлектронной и другой техники.

2. Пункт 2 ст. 23 предусматривает использование экспериментальной авиации в коммерческих целях в порядке, установленном Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.1999 N 862. Это Постановление предоставляет возможность использовать экспериментальную авиацию для перевозок грузов за плату на договорной основе по специализированным программам, согласованным с Минтрансом России.

Статья 24. Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации

1. Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации осуществляет Минтранс России, его структурные подразделения и территориальные органы в пределах компетенции, определяемой Положением о Минтрансе России, утвержденным Постановлением Правительства РФ.

2. Минтранс России осуществляет государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации, прежде всего, путем принятия нормативных правовых актов (ФАП), регулирующих отношения в области организации и выполнения воздушных перевозок и авиационных работ, подготовки и аттестации авиационного персонала, строительства и эксплуатации аэродромов и аэропортов, деятельности авиации общего назначения и др.

Статья 25. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации

1. В соответствии с п. 1 ст. 25 ВК государственное регулирование деятельности государственной авиации, независимо от ведомственной принадлежности, осуществляет Минобороны России на основании Положения о Минобороны России, утвержденного Президентом РФ.

2. Минобороны России проводит государственное регулирование в области государственной авиации в соответствии с ВК и Положением о подготовке ФП ИВП и ФАП (утверждено Постановлением Правительства РФ от 27.03.1998 N 360) путем принятия ФАП Федеральные авиационные правила производства полетов государственной авиации (утверждены Приказом Министра обороны от 24.09.2004 N 275); Федеральные авиационные правила по штурманской службе государственной авиации (утверждены Приказом Министра обороны от 30.04.2007 N 150); Федеральные авиационные правила государственной регистрации государственных воздушных судов (утверждены Приказом Министра обороны от 28.11.2002 N 460) и других.

3. Пункт 2 ст. 25 устанавливает, что организацию деятельности в области государственной авиации и оперативное управление этой деятельностью осуществляют федеральные органы исполнительной власти, в ведении которых находятся подразделения государственной авиации (Минобороны России, МВД России, ФСБ России, МЧС России, Роскосмоса, Нацгвардии и др.).

Статья 26. Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации

Статья 26 устанавливает, что государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации осуществляет уполномоченный орган в области оборонной промышленности, которым в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 12.05.2008 N 724 является Минпромторг России. Такое регулирование ведется на основании норм ВК путем утверждения указанным уполномоченным органом в соответствии с п. 6 Положения о подготовке ФП ИВП и ФАП (утверждено Постановлением

Правительства Российской Федерации от 27.03.1998 N 360) федеральных авиационных правил, регламентирующих деятельность экспериментальной авиации (например, ФАП по производству полетов экспериментальной авиации; утверждены Приказом Росавиакосмоса от 28.06.2000 N 104).

3.7. Общая характеристика основных ФАП деятельности в области авиации.

3.6.1. Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации. Данные авиационные правила утверждены постановлением Правительства РФ, совместным приказом МО РФ, Минтранса РФ и Росавиакосмос №136/42/51 от 31 марта 2002г., введены в действие 7 января 2003г. Они устанавливают общий порядок выполнения полетов пилотируемыми ВС всех видов авиации в воздушном пространстве РФ. Действия ФАП распространяются на все воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве РФ и обязательны для всех юридических и физических лиц, эксплуатирующих ВС и осуществляющих обслуживание воздушного движения.

3.6.2. В главе I даны общие правовые положения и трактование 103 основных терминов, используемых в авиационной деятельности.

В главе II определены виды полетов в зависимости от правил выполнения; использования элементов структуры воздушного пространства; метеоусловий; количеству ВС; времени суток; физикогеографических условий; высоты выполнения.

Глава III устанавливает минимумы аэродрома, воздушного судна, командира ВС, вида авиационных работ, а также параметры, определяющие их, прежде всего высота принятия решения (ВПП) или минимальная высота снижения (МВС), высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, видимость полетная.

Глава IV определяет безопасные высоты (эшелона) полета и их значение в истинных высотах.

Глава V содержит порядок определения выдерживания и изменения высоты (эшелона) полета. Высота (эшелон) полета определяется и выдерживается по барометрическому высотомеру по давлению аэродрома,

стандартному давлению (760 мм.рт.ст/1013 ГПа) или минимальному давлению, приведенному к уровню моря.

Глава VI определяет общие требования и правила выполнения полета.

Главы VII – XXX определяют особенности выполнения различных видов полетов, в том числе правила маневрирования по рабочей площади аэродрома.

Основные правила устанавливаемые ФАП:

- правила визуальных полетов;
- правила полетов по приборам;
- полеты в районе аэродрома (аэроузла);
- полеты в зоне ожидания;
- полеты по ВТ и МВЛ;
- правила пересечения ВТ;
- полеты по маршрутам;
- полеты в воздушном пространстве приграничной полосы;
- полеты в специальных районах;
- особенности полетов над населенными пунктами;
- полеты с палубы кораблей (судов) и плавучей платформы;
- полеты в районах авиационных работ;
- полеты в зонах чрезвычайных ситуаций;
- полеты при поиске и спасании;
- полеты вертолетов;
- полеты гидросамолетов;
- полеты пилотируемых аэростатов;
- полеты сверхлегких летательных аппаратов (СЛА);
- полеты на буксировку;
- полеты на сверхзвуковых скоростях;
- требования к безопасности полетов ВС при демонстрационных полетах;
- групповые полеты;
- дозаправка топливом в полете.

Главы XXXI – XLII устанавливают дополнительные требования и правила полетов в различных условиях, отличных от обычных, а именно:

- полеты в условиях обледенения;

- полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков;
- полеты в условиях турбулентности воздуха;
- полеты в условиях повышенной электрической активности атмосферы;
- полеты в условиях пыльной бури;
- полеты в условиях горной местности;
- полеты над безориентирной местностью и пустыней;
- полеты над водной поверхностью;
- полеты в полярных районах;
- полеты в условиях сложной орнитологической обстановки;
- полеты на малых и предельно малых высотах;
- полеты в стратосфере.

Главы XLIII – L определяют особенности действий экипажа ВС, его командира при возникновении особых случаев в полете, связанных со следующими особыми случаями:

- возникновение угрозы безопасности полета, в том числе с актами незаконного вмешательства на борту ВС;
- попадание в метеоусловия, не соответствующие уровню летной подготовки командира и экипажа ВС;
- потеря радиосвязи;
- вынужденная посадка вне аэродрома;
- отказ систем ВС угрожающих безопасности полета;
- отказ бортовых и наземных средств радиосвязи;
- отказ радиолокационных средств в районе ОВД или РТС на аэродроме посадки;
- внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажир).

Глава LI определяет порядок действий воздушного судна – перехватчика и воздушного судна – нарушителя при перехвате и преследовании, а также сигналы взаимодействия с использованием средств радиосвязи на определенных частотах, пиротехнических средств, бортовых огней.

В главе даны стандартные фразы, подаваемые на английском языке и сигналы, подаваемые эволюциями ВС, определены цели перехвата.

Глава LII определяет правила радиосвязи между экипажем ВС и органом ОВД.

2.6.3. В данные ФАП включены ряд приложений конкретизирующих или дополняющих отдельные статьи правил:

№1 – единая методика расчета высот (эшелонов) полета ВС;

№2 – схема вертикального эшелонирования в воздушном пространстве РФ;

№3 – схема аэродромного движения;

№4 – схема полетов ВС в зоне ожидания;

№5 – сигналы, регулирующие движение ВС на земле;

№6 – порядок передачи сигнала и сообщения о бедствии;

№7 – перечень сигналов ВС-перехватчика и ВС-нарушителя.

3.8. Общая характеристика федеральных правил использования воздушного пространства РФ.

3.7.1. Федеральные правила использования воздушного пространства РФ, утверждены постановлением Правительства РФ №138 от 11.03.2010г., и введены в действие с 1 ноября 2010г. Данные правила носят общеобязательный характер для всех видов авиации РФ, иностранных ВС на территории РФ, пользователей воздушного пространства и органов ОВД. Они состоят из 7 разделов и 15 приложений.

Разделы:

I. Общие положения;

II. Структура и классификация воздушного пространства:

1. Структура воздушного пространства;

2. Классификация воздушного пространства;

3. Установление и использование структуры ВП;

4. Установление классификации ВП;

5. Эшелонирование;

6. Правила пересечения государственной границы РФ.

III. Планирование и координирование границы РФ;

IV. Разрешительный и уведомительный порядок ИВП:

1. Разрешительный порядок ИВП;
2. Уведомительный порядок ИВП.

V. Организация воздушного движения;

VI. Запрещение или ограничение ИВП.

В первом разделе содержатся определения основных терминов, используемых в данных федеральных правилах, а также порядок использования системы радиолокационного опознавания.

Второй раздел определяет деление воздушного пространства РФ в вертикальной и горизонтальной плоскостях. Определена высотная граница между верхним и нижним воздушным пространством 8100 метров.

Введена классификация воздушного пространства, а именно установлены классы «А», «С», «G». Определен порядок установления и использования структуры ВП, дана характеристика классов ВП и его структурных элементов. Установлены правила продольного и бокового эшелонирования. Определен порядок пересечения госграницы РФ, основания для выполнения международных полетов.

В третьем разделе определены виды планирования использования ВП, оперативные органы ЕС ОрВД осуществляющие планирование и зоны их ответственности. Установлены формы планов на ИВП, а также содержание планов полетов и сроки их представления.

Четвертый раздел устанавливает два порядка использования ВП, а именно разрешительный и уведомительный порядок в зависимости от класса ВП. Определены пользователи ВП, для которых установлен разрешительный и уведомительный порядок ИВП, их содержание, а так же основания для выдачи указанных разрешений и уполномоченные органы, дающие разрешение на международные полеты.

В пятом разделе дано содержание организации воздушного движения, определены виды обслуживания воздушного движения, диспетчерское, полетно-информационное и аварийное оповещение. Установлены основные виды диспетчерского обслуживания подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание.

Шестой раздел устанавливает ограничения в ИВП путем введения режимов и кратковременных ограничений, а также условия их введения.

Седьмой раздел определяет порядок контроля за соблюдением порядка ИВП.

Определено что относится к нарушениям порядка ИВП, дан порядок расследования случаев нарушения порядка ИВП и их учета.

3.7.2. Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ».

Утверждены приказом Минтранса РФ №128 от 31 июня 2009 г. Данные правила устанавливают правила подготовки ВС и его экипажа к полету, обеспечение и выполнение полетов, а также аэронавигационного обслуживания полетов в РФ. Они обязательны для исполнения эксплуатантами и владельцами ВС гражданской авиации, а также юридических и физических лиц осуществляющих организацию, обеспечение и выполнение полетов, а также аэронавигационное обслуживание.

Эти правила содержат 9 разделов и приложения:

I раздел. «Общие положения»;

II раздел. «Общие правила подготовки к полетам»:

- подготовка к полетам;
- запас кислорода;
- полеты в условиях обледенения;
- учет эксплуатационных ограничений ВС;
- бортовые приборы и оборудование;
- руководства и судовые документы;
- учет информации о бортовом и аварийно-спасательном оборудовании;
- инженерно-авиационное обеспечение;
- техническое обслуживание ВС.

III раздел. «Общие правила полетов»:

- основные требования;
- установка барометрического высотомера;
- минимальная высота полета;
- правила визуальных полетов;

- правила полетов по приборам;
- руление;
- взлет;
- набор высоты;
- крейсерский полет (полет по маршруту);
- снижение, заход на посадку и посадка;
- особенности полетов на вертолетах и гидросамолетах;
- полеты в особых условиях и особые случаи в полете;
- полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы;
- учебные полеты и имитация полета по приборам;
- контрольные полеты (облеты);
- акробатические полеты;
- использование парашютов;
- буксировка планеров.

IV раздел. «Требования к подготовке и выполнению полетов воздушных судов АОН, не относящихся к легким и сверхлегким».

V раздел. «Правила подготовки и выполнение полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок»:

- общие требования;
- эксплуатационные минимумы аэродромов;
- учет заправки топливом и маслом;
- рабочее время, полетное время и время отдыха;
- подготовка к полету;
- запасные аэродромы;
- метеорологические условия;
- запас топлива и масла;
- дополнительные требования при выполнении полетов;
- учет ограничений летно-технических характеристик;
- учет сведений о препятствиях;
- судовые документы;
- перечни минимального исправного оборудования;
- бортовые приборы и оборудование;

- допуск экипажей ВС к полету;
- сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер);
- авиационная безопасность.

VI раздел. «Общие правила выполнения авиационных работ».

VII раздел. «Правила выполнения видов авиационных работ»:

- авиационно-технические работы в сельском хозяйстве;
- воздушные съемки;
- лесоавиационные работы;
- строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- работы с целью оказания срочной медицинской помощи.

VIII раздел. «Обеспечение полетов»:

- авиатопливообеспечение полетов;
- аварийно-спасательное;
- авиационное медицинское;
- аэродромное;
- метеорологическое;
- орнитологическое;
- обеспечение авиационной безопасности;
- электросветотехническое.

IX раздел. «Аэронавигационное обслуживание воздушных судов»:

- общие требования;
- предоставление аэронавигационной информации;
- поиск и спасание;
- обслуживание воздушного движения.

Приложение содержит термины и определения, используемые в данных правилах.

3.7.3. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с воздушными судами РФ.

Данные авиационные правила утверждены постановлением Правительства РФ; №609 от 18.06.98г.

Требования правил являются обязательными для всех субъектов правоотношений, на которых распространяется действие воздушного

законодательства РФ регулирующего отношения в области ГА и использования воздушного пространства, в том числе организаций и граждан, осуществляющих разработку, испытания, производство, сертификацию объектов авиационной деятельности, выполнение и обеспечение полетов, эксплуатацию и ремонт АТ, подготовку авиационного персонала, а также для участников расследования АП или инцидентов.

Полномочному органу по расследованию АП в соответствии с приложением 13 Чикагской конвенции и данными правилами предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия в его проведении. Права комиссии по расследованию АП изложен в главе XIV ВК РФ.

«Росавиация» является полномочным федеральным органом регулирования деятельности в области ГА, в компетенцию которого входит участие в расследовании АИ, а также проведение расследований АП. Правила определяют, что установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования. Любое судебное или административное разбирательство проводится отдельно с целью установления вины и меры ответственности участников АП.

При получении донесения о АП и АИ с участием иностранных ВС по согласованию с МАК направляется уведомление полномочным органам и службам государств:

- регистрации;
- эксплуатанта;
- разработчика;
- изготовителя.

На основе расследования АП разрабатывается план мероприятий по реализации рекомендаций комиссии по расследованию.

3.9. Соотношение международного и Российского ВП

3.8.1. Международный договор и обычай выступают источниками международного воздушного права и регулируют отношения между государствами как субъектами авиационной деятельности.

Источником национального воздушного права являются законодательные акты данного государства, носящие законный и подзаконный характер и их действие распространяется только на субъекты авиационной деятельности на территории данного государства.

3.8.2. Нормы международного и национального права не могут составлять единую совокупность правовых норм, поскольку это различные и особые системы права.

Они отличаются:

- 1). По своей сущности. Международное право это общедемократическое соглашение государств, а национальное создается законодательной и исполнительной властью государства с учетом особенностей государственного устройства;
- 2). Предмету регулирования. Международное право регулирует отношения между государствами, а национальное – внутренние отношения субъектов авиационной деятельности;
- 3). По субъектам права. Международное право регулирует отношения государств и международных организаций ГА, а национальное – отношения государства и его институтов, юридических и физических лиц;
- 4). По способам формирования норм права. Международное право создается на основе международных договоров и обычаев, а национальное – формируется принятием нормативных актов законодательной, исполнительной и судебной власти государств.

Поэтому невозможно объединить нормы международного и национального воздушного права в единую, общую для всех участников авиационной деятельности систему права.

3.8.3. Исходя из этого российское законодательство определяет главенство международных договоров над российским воздушным правом. В частности в ст.3 Воздушного кодекса РФ определено, что «если международным договором РФ устанавливаются иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим кодексом, применяются правила международного договора».

3.8.4. Учитывая данное положение при полетах российских воздушных судов за пределами государственной территории и иностранных воздушных судов над

территорией РФ, необходимо руководствоваться правилами установленными международными договорами (соглашениями) о воздушных сообщениях, а если договорами это не предусмотрено, то использовать стандарты и рекомендации ИКАО, а также правилами полетов иностранных государств.

Глава 4. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА № 147.

Общие требования к членам экипажа воздушных судов.

4.1. Общие требования к членам экипажа воздушных судов.

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;
бортпроводника;
бортоператора;
специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов;
сотрудника по обеспечению полетов.

Выполнение функций члена экипажа воздушных судов, специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудника по обеспечению полетов гражданской авиации осуществляется лицом, удовлетворяющим требованиям настоящих Правил и имеющим действующее свидетельство с соответствующими квалификационными отметками.

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.

Обладатель свидетельства не осуществляет функций, предусмотренных свидетельством и соответствующими квалификационными отметками, если он не отвечает требованиям, установленным настоящими Правилами. 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.

При ухудшении состояния здоровья обладателя свидетельства, препятствующем безопасному выполнению предусмотренных его свидетельством функций, запрещается выполнять такие функции.

Обладателям предусмотренных в настоящем Правилах свидетельств запрещается выполнять функции, предоставляемые свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, находясь под воздействием любого психоактивного вещества.

Члены летных экипажей в установленном порядке ведут записи об опыте летной эксплуатации воздушного судна. 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, проходят контроль знаний общего и авиационного английского языка на соответствие требованиям "Выдача свидетельств авиационному персоналу" к Конвенции о международной гражданской авиации, по результатам которого им присваивается уровень владения языком.

4.2. Общие требования к пилотам воздушных судов.

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 м³ ;

свободный аэростат;

планер;

вертолет;

сверхлегкое воздушное судно с массой конструкции более 115 кг.

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).

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.

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.

Обладатель свидетельства пилота не допускается к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота, если обладатель свидетельства не получил соответствующей отметки о классе или отметки о типе воздушного судна.

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 (любого воздушного судна, когда это предусмотрено в сертификате типа на это воздушное судно) 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.

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.

При обучении с целью получения свидетельства пилота к самостоятельным полетам обучаемое лицо допускается только под контролем или по письменному разрешению пилота-инструктора.

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.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует пилоту-инструктору 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 подписывает и выдает обладателю свидетельства справку о прохождении проверки навыков.

При положительных результатах указанных проверок пилот-инструктор делает соответствующую запись в летную книжку.

4.3. Требования к пилотам сверхлёгкого воздушного судна

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 задросселированным (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, 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.

Для выполнения функций пилот сверхлегкого воздушного судна должен получить квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна:

- с балансирным управлением (дельтаплан, дельталет);
- с аэродинамическим управлением (автожир, вертолет, самолет);
- со смешанным управлением (параплан).

Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого сверхлегкого воздушного судна, если обладатель 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 обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен иметь налет не менее 12 ч в соответствующей конфигурации сверхлегкого воздушного судна.

Обладатель свидетельства может осуществлять техническое обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

Для выполнения авиационных работ обладатель 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.

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.

Для получения квалификационной отметки "Пилот сверхлегкого воздушного судна - инструктор" обладатель 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.

5.1. Правила подготовки к полётам

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.

Летный экипаж воздушного судна по численности и составу отвечает требованиям, указанным в РЛЭ.

Каждый член экипажа воздушного судна отвечает требованиям к обладателям свидетельств, выданных Российской Федерацией, установленным в ФАП "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", и имеет действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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

- воздушное судно пригодно к полетам и на борту находятся судовые документы;
- 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;
- 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 ПВП, за исключением полета в районе аэродрома вылета, информация о фактической погоде или подборка текущих сводок и прогнозов указывает 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.

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;

При расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

- прогнозируемые метеорологические условия;
- предполагаемые отклонения от маршрута, а также задержки, связанные с воздушным движением;
- 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.

Полеты в условиях обледенения

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

Запрещается выполнять полет на воздушных судах, не оснащенных противобледенительной системой по ПВП при наличии фактического обледенения.

Учет эксплуатационных ограничений воздушных судов

Воздушное судно эксплуатируется:

- в соответствии с его эксплуатационной документацией;
- в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных уполномоченным органом государства регистрации воздушного судна.

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

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

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.

На самолетах и вертолетах, выполняющих полеты по ПВП днем:

- магнитный компас;
- хронометр или часы, указывающие время в часах, минутах и секундах;
- барометрический высотомер;
- указатель приборной воздушной скорости.

На воздушных судах при выполнении полетов ночью по ПВП дополнительно:

- а) аэронавигационные огни;
- б) как минимум одна посадочная фара;
- 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.

Руководства и судовые документы

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;
- 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;
- справку о прохождении проверки навыков, предусмотренной пунктом 2.22 Федеральных авиационных правил "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации";
- список находящихся на борту воздушного судна;
- в случае, если на борту отсутствует владелец воздушного судна, то КВС должен иметь доверенность в произвольной форме, уполномочивающую его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна.

Список находящихся на борту воздушного судна лиц 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.

Для воздушного судна ведется бортовой журнал, который содержит следующие записи:

- 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.

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.

Техническое обслуживание воздушного судна

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);

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).

Свидетельство о выполнении технического обслуживания выдает организация по техническому обслуживанию и ремонту, имеющая сертификат, выданный в соответствии с ФАП "Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145).

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.

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

5.2. Правила выполнения полётов.

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;
- 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 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Минимальная высота полета

За исключением случаев, в которых это необходимо при осуществлении взлета и посадки или специальных задач, 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 на расстоянии менее 150 м от людей, транспортных средств или строений.

Правила визуальных полетов

Полет по ПВП на истинных высотах менее 300 м выполняется:

- а) при видимости водной или земной поверхности;

- 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.

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

- а) 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.

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.

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.

Полеты в особых условиях и особые случаи в полете

К ним 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.

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;
- экстренное снижение;
- нарушение прочности воздушного судна;
- полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;
- потеря ориентировки.

Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД 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.

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 ФАП 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. РПП и РЛЭ.

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

Учебные полеты и имитация полета по приборам

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

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.

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

Глава 6. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА №139

6.1. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха экипажей воздушных судов в ГА.

Рабочее время члена экипажа воздушного судна состоит из времени полетной смены, времени работы на земле между полетными сменами и времени перемещения в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя.

Нормальная продолжительность рабочего времени члена летного экипажа и бортоператора не может превышать 36 часов в неделю.

Нормальная продолжительность рабочего времени бортпроводника не может превышать 40 часов в неделю.

Максимально допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа не может превышать 8 часов.

Полётная смена.

Период рабочего времени с начала времени предполетной подготовки до завершения послеполетных работ (далее - полетная смена) включает:

- а) время процедур, связанных с прохождением предполетного медицинского, таможенного, пограничного контроля и оформления полетной документации перед вылетом, исчисляемое с момента явки члена экипажа на вылет в соответствии с РПП до момента начала полетного времени (далее - время предполетной подготовки);
- б) время с начала запуска двигателя (двигателей) на воздушном судне перед взлетом до момента выключения двигателя (двигателей) после окончания полета - для самолетов, и с момента начала вращения лопастей несущих винтов и до момента их полной остановки - для вертолетов (далее - полетное время);
- в) время регламентированного технологического перерыва;

- г) время кратковременных перерывов;
- д) время послеполетных работ с момента окончания полетного времени до момента окончания полетной смены (завершение послеполетных работ) в соответствии с РПП;
- е) время стоянки во внебазовых аэропортах при промежуточных посадках без смены экипажа и предоставления условий для отдыха в гостинице или специальном помещении для отдыха, обеспечивающих возможность полноценного отдыха без отвлекающих факторов и соответствующих действующим санитарно-гигиеническим требованиям (далее - условия для отдыха);
- ж) время задержки вылета без предоставления условий для отдыха.

10. Продолжительность времени предполетной подготовки и послеполетных работ устанавливается в РПП с учетом технологического графика подготовки конкретного типа воздушного судна к вылету и по прилету.

Полётное время.

Продолжительность полетного времени при выполнении полетов на всех типах воздушных судов не может превышать 80 часов за один календарный месяц, 240 часов в квартал, 800 часов за календарный год.

Продолжительность полетного времени, с письменного согласия члена экипажа и с учетом мнения представителей работника может быть увеличена до 90 часов за один календарный месяц, до 270 часов в квартал, до 900 часов за календарный год.

Дополнительные работы.

Член экипажа может быть привлечен к выполнению работы на земле после завершения полетной смены не ранее окончания времени ежедневного отдыха и не позднее 12 часового периода отдыха перед началом очередной полетной смены.

Время работы члена экипажа на земле между полетными сменами включает:

- а) время прохождения предварительных подготовок к полетам, разборы полетов, профессиональной учебы, тренировки на тренажерах, проверки знаний, оформления полетной и другой служебной документации, изучение документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов;
- б) время дежурства и пребывания в резерве;
- в) время пребывания по заданию (распоряжению) работодателя во внебазовом аэропорту в целях продолжения выполнения задания на полет (далее - время ожидания вылета во внебазовых аэропортах между полетными сменами);
- г) время погрузки и выгрузки воздушных судов;
- д) время выполнения иных трудовых обязанностей, не связанных с выполнением задания на полет.

Время начала и окончания работы на земле устанавливается коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка организации.

Рабочее время при учебных и тренировочных полётах

При выполнении учебных и (или) тренировочных полетов устанавливаются следующие ограничения по продолжительности полетной смены, полетному времени и количеству заходов на посадку:

- а) продолжительность полетной смены не может превышать 10 часов;
- б) полетное время в полетной смене не может превышать 6 часов;
- в) количество заходов на посадку не может превышать 25;
- г) количество заходов на посадку для самолетов четвертого класса и вертолетов всех классов не может превышать 40.

Отдых

Отдыху члену экипажа соответствует непрерывный период времени на земле, в течение которого член экипажа свободен от исполнения трудовых обязанностей и которое он может использовать по своему усмотрению.

Членам экипажа предоставляются следующие виды отдыха:

- а) отдых ежедневный (отдых между полетными сменами);
- б) отдых еженедельный непрерывный (выходные дни)
- в) отдых ежегодный (отпуск основной и дополнительный).

Отдыху ежедневному (отдых между полетными сменами) соответствует непрерывный период времени, предоставляемый члену экипажа для восстановления работоспособности после выполнения очередной полетной смены.

Нормальная продолжительность времени отдыха между полетными сменами должна составлять не менее двойной продолжительности завершенной полетной смены и устанавливаться с учетом:

- а) продолжительности времени завершенной полетной смены;
- б) разницы во времени между базовым и внебазовым аэропортами по всемирно-скоординированному времени;
- в) продолжительности дорожного времени во внебазовых аэропортах.

Если дорожное время во внебазовом аэропорту превышает 60 минут, то продолжительность отдыха между полетными сменами должна быть увеличена на продолжительность дорожного времени, соответствующего периоду с момента убытия члена экипажа после окончания полетной смены до момента его размещения на отдых, а также время с момента убытия члена экипажа от места отдыха до момента начала предполетной подготовки.

Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни)

Продолжительность еженедельного непрерывного отдыха не может быть менее 42 часов.

Еженедельный непрерывный отдых должен предоставляться, как правило, в месте постоянного проживания и включать две местных ночи по местному времени базового аэропорта.

Еженедельный непрерывный отдых (выходные дни) может предоставляться в месте фактического нахождения члена экипажа при длительном ожидании вылета (трое суток и более) во внебазовых аэропортах (на оперативной точке). При этом выходные дни члена экипажа должны быть оформлены записью в задании на полет.

Еженедельный непрерывный отдых предоставляется не реже, чем через шесть рабочих дней подряд или две ночные полетные смены подряд. При этом к ночным полетным сменам относятся смены 50 процентов и более продолжительности которых приходится на местное время базового аэропорта с 22.00 до 06.00.

Требования к планированию и учету рабочего времени и времени отдыха

При сменной работе и суммированном учете рабочего времени член экипажа должен производить работу в течение установленной продолжительности рабочего времени в соответствии с графиками работы.

Графики работы составляются работодателем с учетом мнения представителей работников не менее чем на один месяц и доводятся до сведения работников не позднее чем за месяц до введения их в действие. В случае производственной необходимости допускается изменение графиков работы с учетом мнения представителей работников, при этом указанные изменения доводятся до сведения работников не позднее, чем за пять дней до введения их в действие.

Работодатель обязан обеспечить точный учет сверхурочных работ.

Работодатель обязан обеспечить ведение учета рабочего времени и времени отдыха записей членам экипажей в следующем порядке:

- а) полетное время регистрируется в задании на полет экипажа и летных книжках членов экипажа;
- б) продолжительность полетной смены регистрируется в задании на полет;
- в) продолжительность рабочего времени, времени отдыха и сверхурочных работ регистрируется в таблице учета рабочего времени.

Глава 7. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА №138.

7.1. Организация и использование воздушного пространства РФ, правила обслуживания воздушного движения. Уведомительный порядок ИВП.

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.

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 обработки 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.

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

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 над территорией Российской Федерации выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

б) класс С - разрешаются полеты, выполняемые по ППП и ПВП. 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 над территорией Российской Федерации выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства;

в) класс G - разрешаются полеты, выполняемые по ППП и ПВП. 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.

Установление и использование структуры воздушного пространства.

Организация использования воздушного пространства в зонах (районах) Единой системы осуществляется органами Единой системы. Районом полетной информации является воздушное пространство в границах зоны (района) Единой системы, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

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 узловой диспетчерский район.

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 диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не предоставляется, воздушное пространство класса С диспетчерской зоны классифицируется как воздушное пространство класса G.

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 диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управление полетами) не предоставляется, воздушное пространство местной воздушной линии классифицируется как воздушное пространство класса G.

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, а также в воздушном пространстве класса G - для полетов беспилотных летательных аппаратов.

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 международных полетов;
- при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения - 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) региональный и зональный центры 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.

Диспетчерское разрешение выдается органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) на основании полученного разрешения на использование воздушного пространства на основании запроса командира воздушного судна.

В разрешении на использование воздушного пространства указывается:

а) для полетов воздушных судов:

- номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный 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.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства

Под уведомительным порядком использования воздушного пространства понимается предоставление пользователям воздушного пространства возможности выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса G.

Пользователи воздушного пространства, планирующие выполнение полетов в воздушном пространстве класса G, обязаны уведомить соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

При планировании полетов в воздушном пространстве класса G пользователи воздушного пространства руководствуются аэронавигационной и метеорологической информацией.

При выполнении полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве класса G пересечение воздушного пространства класса C (районов аэродромов и местных воздушных линий) осуществляется после получения командиром воздушного судна диспетчерского разрешения

соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

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.

Организация воздушного движения

Организация воздушного движения включает в себя:

- а) обслуживание (управление) воздушного движения;
- б) организацию потоков воздушного движения;
- в) организацию воздушного пространства.

Обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Обслуживание (управление) воздушного движения включает в себя:

- а) диспетчерское обслуживание воздушного движения;
- б) полетно-информационное обслуживание воздушного движения;
- в) аварийное оповещение.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает в себя:

- а) районное диспетчерское обслуживание;
- б) диспетчерское обслуживание подхода;
- в) аэродромное диспетчерское обслуживание.

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.

Организация воздушного пространства осуществляется центрами обслуживания воздушного движения в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения.

Организация воздушного движения осуществляется в соответствии с ФАП утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

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.

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).

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.

Местный режим устанавливается региональным и зональным центрами 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.

Кратковременные ограничения устанавливаются главным центром, региональными, зональными и районными центрами Единой системы на срок

до 3 часов для оперативного введения запретов или ограничений в целях обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов.

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.

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;
- 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 и горизонтального 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);

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.

Глава 8. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА №50.

8.1. Медицинское освидетельствование лётного состава.

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 авиакомпаний (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: частные пилоты, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, парашютисты, пилоты сверхлегких воздушных судов (далее - пилоты АОН), полетные диспетчеры.

По результатам медицинского освидетельствования выдается медицинское заключение являющееся неотъемлемой частью свидетельства авиационного персонала.

Сроки действия медицинского заключения:

- 1) медицинское заключение первого класса действительно в течение срока, не превышающего 12 месяцев.

Когда обладателями свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет) и свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет), выполняющими коммерческие воздушные перевозки пассажиров на самолетах, управляемых одним пилотом, являются лица старше 40 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до шести месяцев.

Когда обладателям свидетельства линейного пилота авиакомпании (самолет, вертолет), свидетельства пилота коммерческой авиации (самолет, дирижабль, вертолет) и свидетельства пилота многочленного экипажа (самолет), занятых выполнением коммерческих воздушных перевозок, исполняется 60 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до шести месяцев;

- 2) медицинское заключение второго класса действительно в течение срока, не превышающего 60 месяцев.

Для обладателей свидетельств частного пилота (самолет, дирижабль, вертолет), свидетельства пилота свободного аэростата, свидетельства пилота-планериста, пилота сверхлегких летательных аппаратов, летчика-наблюдателя,

парашютиста, бортпроводника, бортоператора и полетного диспетчера старше 40 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до 24 месяцев;

3) медицинское заключение третьего класса действительно в течение срока, не превышающего 48 месяцев.

Для обладателей свидетельств диспетчера УВД старше 40 лет, срок действия медицинского заключения сокращается до 24 месяцев, старше 50 лет срок действия медицинского заключения сокращается до 12 месяцев;

4) сроки действия, указанные выше, устанавливаются с учетом возраста кандидата на момент прохождения медицинского освидетельствования.

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.

Авиационный персонал без медицинского заключения или с истекшим сроком действия медицинского заключения к выполнению профессиональных обязанностей не допускается.

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.

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 авиакомпаний (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, полетные диспетчеры, летчики-наблюдатели, частные пилоты, пилоты свободных аэростатов, пилоты сверхлегких воздушных судов, 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.

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 авиакомпания (самолет и вертолет), штурманом, бортинженером, бортмехаником, бортрадистом;
- 3) годен к работе летчиком-наблюдателем, бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД, полетным диспетчером;
- 4) годен к полетам: частным пилотом, пилотом свободного аэростата, пилотом сверхлегкого воздушного судна, 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 авиакомпания, штурманом, бортинженером, бортмехаником, бортрадистом;
- 9) негоден к работе летчиком-наблюдателем, бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД, полетным диспетчером;
- 10) негоден к полетам: частным пилотом, пилотом-планеристом, пилотом свободного аэростата, пилотом сверхлегкого воздушного судна;
- 11) негоден к парашютным прыжкам.

Годность к обучению на пилота, штурмана, бортинженера и бортпроводника предусматривает годность к учебно-тренировочным парашютным прыжкам.

Глава 9. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА №136.

9.1. Правила полётов в воздушном пространстве РФ.

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.

Минимумы

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.

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. КВС 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.

Минимумы аэродромов для взлета и посадки воздушных судов рассчитываются в соответствии с методикой определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов. В каждом конкретном случае минимумы для взлета и посадки определяются исходя из минимума аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна по наивысшему из них.

Безопасные высоты (эшелоны) полета

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).

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.

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.

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.

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.

Правила установки высотомеров

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.

Высота (эшелон) полета определяется и выдерживается экипажем по барометрическому высотомеру с учетом поправок в соответствии с установленной методикой расчета.

Изменение высоты (эшелона) 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Очередность взлета воздушного судна определяется плановой таблицей полетов или суточным планом полетов.

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.

Полеты и перелеты экипажей воздушных судов без документов аэронавигационной информации (выписок из них), а также, если эти документы не выверены - запрещаются.

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.

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

При заходе на посадку устанавливается высота принятия решения (ВПР).

При полете на предпосадочной прямой КВС 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);

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.

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 завершен при обеспечении безопасного удаления.

При полете по кругу обгон впереди летящего воздушного судна выполняется с внешней стороны круга с соблюдением интервалов бокового эшелонирования (за исключением однотипных воздушных судов).

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° 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.

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.

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.

Командир воздушного судна обязан выдерживать заданный режим полета, соблюдать правила полета, информировать органы ОВД (управления полетами) о фактическом местонахождении воздушного судна, метеорологических условиях полета.

Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома

Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома осуществляется в порядке, определенном инструкцией по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационным паспортом аэродрома.

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.

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.

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.

Правила визуальных полетов

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.

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.

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.

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.

Полеты в районе аэродрома (аэроузла)

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).

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.

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.

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.

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.

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.).

Высота полета по кругу должна быть кратной 100 м, но не ниже безопасной высоты круга полетов, рассчитываемой согласно приложению N 1 к настоящим Правилам.

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.

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.

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).

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.

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.

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.

Командир воздушного судна после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом органу ОВД (управления полетами) аэродрома.

Полеты в зоне ожидания

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. Полеты в зоне ожидания производятся в соответствии с правилами эшелонирования. Нижним эшелонем зоны ожидания является эшелон перехода.

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.

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.

Полеты по маршрутам

Полеты по маршрутам в зависимости от метеорологических условий, типов воздушных судов и их оборудования выполняются по ПВП или ППП.

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.

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.

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 пролета аэродрома.

Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы

Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы осуществляются на расстоянии не ближе 25 км от границы.

Полеты в специальных районах

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.

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.

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.

Особенности полетов над населенными пунктами

Полеты воздушных судов над населенными пунктами выполняются в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

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.

Полеты аэростатов над населенными пунктами выполняются на высоте не менее 50 м от верхнего края препятствия.

Полеты в районах авиационных работ

Полеты для выполнения авиационных работ выполняются по ПВП или ППП в условиях минимумов, установленных для каждого вида работ.

Полеты при поиске и спасании

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.

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.

Полеты сверхлегких летательных аппаратов

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.

Сведения о постоянных площадках СЛА, дельтадромах (парадромах) указываются в инструкции по использованию воздушного пространства зоны ЕС ОрВД.

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.

Демонстрационные полеты

Демонстрационные полеты выполняются в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

Демонстрационные полеты выполняются по ПВП на высотах, установленных программой (планом).

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.

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.

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.

Групповые полеты

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.

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.

Переход от одиночного полета к групповому, если это не предусмотрено планом полета, запрещается.

Полеты в условиях обледенения

Полеты в условиях обледенения с неисправной или невключенной противообледенительной системой (ПОС), а также на воздушных судах не оборудованных ПОС – запрещаются!

При обнаружении обледенения в полете командир воздушного судна обязан доложить соответствующему органу ОВД (управления полетами) об интенсивности обледенения, принятых мерах и высоте (эшелоне) полета.

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.

Полеты пилотируемых аэростатов в условиях обледенения запрещаются. При появлении признаков обледенения экипаж пилотируемого аэростата обязан выполнить посадку с подбором площадки.

Полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях грозовой деятельности и ливневых осадков запрещаются.

Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

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.

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.

Вертикальные вихри (смерчи), обнаруживаемые визуально, необходимо обходить на безопасном удалении, исключая попадание воздушного судна в них. Проходить над вертикальными вихрями (смерчами) запрещается.

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.

Полеты в условиях горной местности.

Полеты в условиях горной местности и на горных аэродромах выполняются в соответствии с настоящими Правилами и актами видов авиации.

При пересечении горного хребта командир воздушного судна обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков.

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.

В случае, если после взлета невозможно выполнить набор безопасной высоты (эшелона) полета до установленного рубежа, набор высоты производится над аэродромом по установленной схеме.

Полеты над безориентирной местностью и пустыней

При полетах над безориентирной местностью и пустыней экипаж воздушного судна должен учитывать особенности физико-географических, навигационных и метеорологических условий.

Экипаж воздушного судна обязан знать расположение характерных ориентиров, высохших озер и русел рек, пригодных для вынужденной посадки.

Полеты над водной поверхностью

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.

Порядок обеспечения экипажей и пассажиров воздушных судов индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами определяется соответствующими актами видов авиации.

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.

Полеты пилотируемых аэростатов над водной поверхностью выполняются при наличии катера (судна) сопровождения и (или) обеспечения экипажа аэростата индивидуальными спасательными плавсредствами.

полеты воздушных судов в охранных зонах на высотах ниже 2 000 м над береговыми лежбищами морского зверя запрещаются.

Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

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.

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.

В случае обнаружения на траектории полета воздушного судна птиц, экипаж должен обходить их стороной или пролетать над ними.

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.

Полеты на малых и предельно малых высотах

Полеты на малых и предельно малых высотах могут выполняться по ПВП, ППП.

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.

При наборе высоты с предельно малой высоты до заданной высоты (эшелона) полета перевод шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление осуществляется на высоте перехода района аэродрома (аэроузла), района ЕС ОрВД.

Попадание в метеоусловия, к полетам в которых экипаж ВС не подготовлен

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.

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 ВПП обязан прекратить дальнейшее снижение и перевести воздушное судно в набор высоты.

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.

Потеря ориентировки

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.

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.

При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелона) полета запрещается.

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.

Для вывода воздушного судна на аэродром посадки может использоваться самолет-лидер.

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.

Вынужденная посадка вне аэродрома

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.

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.

Вылет с места вынужденной посадки после устранения неисправностей на воздушном судне осуществляется с разрешения соответствующего органа ЕС ОВД, а при отсутствии с ним связи и в случаях, не терпящих отлагательства по причинам безопасности, - по решению командира воздушного судна.

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.

Отказ систем (агрегатов) ВС, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке

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).

Отказ бортовых систем (средств) радиосвязи

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.

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.

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.

При потере радиосвязи непосредственно после взлета командир воздушного судна обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Если радиосвязь потеряна при полете по ПВП под облаками, командир воздушного судна по возможности не должен входить в облака.

При полете без радиосвязи ночью местонахождение воздушного судна экипаж должен, по возможности, обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.

Полет пилотируемого аэростата при неустойчивой радиосвязи в течение одного часа и невозможности ее восстановления должен быть прекращен с выполнением посадки на выбранную площадку.

Глава 10. Порядок ведения и заполнения лётной документации.

Лётная книжка

Лётная книжка лётчика СВС является его основным персональным, правовым, учётным и отчётным лётным документом. Книжка заводится на каждого лётчика СВС в авиационной организации за которой он закреплён и ведётся постоянно до завершения лётной работы.

Важнейшие принципы работы с ЛК – это достоверность, непрерывность и анализ. Ответственность за ведение ЛК возлагается на её владельца. С целью наиболее полного учёта и анализа лётной работы и уровня подготовки лётчика СВС, ЛК содержит 8 разделов, содержание и ведение которых должно отвечать установленным требованиям.

Раздел 1. Общие требования.

Заполняется при ведении ЛК и заверяется печатью авиационной организации за которой закреплён лётчик. В подраздел «Квалификация и классификация» заносятся сведения о присвоении спортивных разрядов и званий, профессиональной квалификации, классности.

Раздел 2. Допуск к полётам по видам.

Несёт основную правовую нагрузку, подтверждая на основании достигнутого уровня и текущего состояния лётной и теоретической подготовки, способность и право владельца ЛК выполнять конкретные виды полётов, согласно их действующей классификации на СВС конкретных классов в конкретный временной период.

Раздел 3. Данные о заключениях ВЛЭК и страховании.

Содержит записи о медицинских допусках к полётам на основании результатов годовой экспертизы, скреплённой подписью ответственного лица медицинского учреждения. В лётную книжку переносятся записи заключения ВЛЭК и скрепляются печатью авиационной организации. В раздел заносятся также данные о страховании на основании данных о выданных полисах.

Раздел 4. Учёт полётов.

Подраздел: «Подённый учёт налёта» заполняется на основании плановых таблиц с утверждёнными итогами налётов. В каждой строке записывается один или несколько полётов по одному упражнению заданию). В графу «метеоусловия» заносить характерные для лётной смены данные погоды, в том числе характеристики ветра и турбулентности. Подраздел «Годовые итоги налёта» включает итоговые данные подённого учёта полётов. Он содержит также ряд суммарных показателей подготовки, подтверждения и повышения общей, спортивной и профессиональной квалификации (классификации). Заполняется в соответствии с содержанием граф по классам СВС.

Раздел 5. Проверка теоретической и лётной подготовки.

Состоит из разделов «Теоретическая подготовка» и «Лётная подготовка». В раздел заносятся результаты плановых зачётных сессий, проверок техники пилотирования и навигации, а также других контрольных проверок лётной и теоретической подготовки по дисциплинам, элементам полёта и общим суммарным оценкам. Запись делает и удостоверяет подписью лицо, проводящее проверку.

Раздел 6. Данные о лётных происшествиях и нарушениях.

Записи делаются после того, как происшествие расследовано и выводы утверждены.

Раздел 7. Учёт тренировочных применений СПС (прыжков с парашютом).

Заносятся сведения о датах, содержании (упражнении) выполнения тренировочных парашютных прыжков и вводов в действие спасательных парашютных систем.

Раздел 8. Особые отметки.

Все записи в ЛК выполняются чернилами разборчиво и аккуратно. Итоги и результаты по каждому разделу заверяются подписями и печатями.

Тетрадь предварительной и предполётной подготовки.

Каждый курсант первоначального обучения должен вести тетрадь подготовки. Форма тетради утверждается авиационной организацией, исходя из характера и объёма упражнения, а также типов авиационной техники.

В тетради отмечается предварительная подготовка к полётам на основании задания пилота СВС-инструктора и послеполётных разборов полётов с выводами, замечаниями и предложениями.

Особое внимание надо уделять исправлениям ошибок с целью их предотвращения в будущем и главное закреплению навыков пилотирования, чтобы избежать «плавающих ситуационных ошибок», которые на стадии первоначальной подготовки и подготовки курсанта к первому самостоятельному вылету формирую как у него, так и у пилота СВС-инструктора модель навыков и способностей обучаемого.

Допускается применение графических рисунков для улучшения восприятия информации. Перед началом заполнения тетради в олове должен созреть образ полётного задания и чёткое понимание целей и задач полёта. Необходимо помнить, что полёт без задания – это предпосылка к лётному происшествию!

Глава 11. Практическое занятие.

Практическое занятие состоит из развития навыков умения подавать полётные планы через интернет - ресурс www.ivprf.ru по заранее разыгранным двум маршрутам различной протяженности с учётом пересечения границ зональных и районных центров ОрВД, а также маршрутов, проходящих в воздушных пространствах классов «G» и «С». В объём занятия также входит работа с интерактивной картой, показывающей на текущий момент действующие ограничения ВП, временные и местные режимы, запретные зоны и зоны ограничения полётов.

Практическое занятие предусматривает предварительное составление и расчёт маршрута через ресурс www.fpln.ru с возможностью составления штурманского плана полёта, его распечатывания и использования на борту, а также получения метео-информации из источников, которые КВС считает для себя достоверными.