АОПА РОССИЯ

тел: +7 (495) 926-70-38, факс: +7 (495) 989-20-12

СБОРНИК

«ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО»

Апрель 2019
www.aopa.ru

Москва 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 5

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-138) 70

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-136) 101

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128) 169

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (ФАП-147) 239

МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЛЕТНОГО, ДИСПЕТЧЕРСКОГО СОСТАВА, БОРТПРОВОДНИКОВ, КУРСАНТОВ И КАНДИДАТОВ, ПОСТУПАЮЩИХ В УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ФАП-50) 280

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ» (ФАП-249) 361

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-362) 367

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ НА УЧАСТКЕ ЗЕМЛИ ИЛИ АКВАТОРИИ» (ФАП-69) 418

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ЭКЗЕМПЛЯР ВОЗДУШНОГО СУДНА. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ» (ФАП-132) 430

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕДИНИЧНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ» (ФАП-118) 444

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ ИНСПЕКЦИЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ЦЕЛЬЮ ОЦЕНКИ ИХ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ВЫДАЧИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ (ФАП-175) 466

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ПРАВ НА ВОЗДУШНЫЕ СУДА И СДЕЛОК С НИМИ (ФАП-170) 490

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ВЕДЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕЕСТРА ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-457) 525

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ПРИЗНАНИЮ СВИДЕТЕЛЬСТВ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА, ВЫДАННЫХ ЛИЦУ ИЗ ЧИСЛА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СОГЛАСНО ПЕРЕЧНЯМ СПЕЦИАЛИСТОВ (ФАП-45) 554

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-293) 572

ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ СООТВЕТСТВИЯ ЛИЦ, ПРЕТЕНДУЮЩИХ НА ПОЛУЧЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ ВЫПОЛНЯТЬ ФУНКЦИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СВЕРХЛЕГКОГО ПИЛОТИРУЕМОГО ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С МАССОЙ КОНСТРУКЦИИ 115 КИЛОГРАММОВ И МЕНЕЕ, БЕСПИЛОТНОГО ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С МАКСИМАЛЬНОЙ ВЗЛЕТНОЙ МАССОЙ 30 КИЛОГРАММОВ И МЕНЕЕ, СОТРУДНИКОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ФУНКЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДИСПЕТЧЕРСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ, ТРЕБОВАНИЯМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ, А ТАКЖЕ ВЫДАЧИ ТАКИХ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЦАМ ИЗ ЧИСЛА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ФАП-670) 660

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОФОРМЛЕНИЮ И ФОРМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (ФАП-32) 668

ПОРЯДОК ОБРАЗОВАНИЯ И РАБОТЫ ВЫСШЕЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ КОМИССИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, А ТАКЖЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИХ ЧЛЕНАМ (ФАП-33) 693

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОРЯДОК НАПРАВЛЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ УВЕДОМЛЕНИЯ О НАЧАЛЕ, ПРИОСТАНОВЛЕНИИ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ, ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, И РЕГИСТРАЦИИ В УПОЛНОМОЧЕННОМ ОРГАНЕ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (ФАП-250) 697

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЦАМ ИЗ ЧИСЛА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ДОПУСКАЕМЫМ К ВЫПОЛНЕНИЮ ФУНКЦИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА, СОТРУДНИКОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ФУНКЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДИСПЕТЧЕРСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ФАП-298) 701

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ОРГАНИЗАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-6) 724

ИНСТРУКЦИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ, УСТАНОВЛЕНИЮ, ВВЕДЕНИЮ И СНЯТИЮ ВРЕМЕННОГО И МЕСТНОГО РЕЖИМОВ, А ТАКЖЕ КРАТКОВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ (ФАП-171) 747

ТАБЕЛЬ СООБЩЕНИЙ О ДВИЖЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-13) 757

ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года
Одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года

Список изменяющих документов
(в ред. Федеральных законов от 08.07.1999 N 150-ФЗ,
от 22.08.2004 N 122-ФЗ (ред. 29.12.2004), от 02.11.2004 N 127-ФЗ,
от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 18.07.2006 N 114-ФЗ, от 18.07.2006 N 115-ФЗ,
от 30.12.2006 N 266-ФЗ, от 26.06.2007 N 118-ФЗ, от 08.11.2007 N 258-ФЗ,
от 01.12.2007 N 314-ФЗ, от 04.12.2007 N 326-ФЗ, от 04.12.2007 N 331-ФЗ,
от 04.12.2007 N 332-ФЗ, от 14.07.2008 N 118-ФЗ, от 23.07.2008 N 160-ФЗ,
от 30.12.2008 N 309-ФЗ, от 18.07.2009 N 179-ФЗ, от 23.07.2010 N 183-ФЗ,
от 07.02.2011 N 4-ФЗ, от 05.04.2011 N 46-ФЗ, от 05.04.2011 N 50-ФЗ,
от 05.04.2011 N 51-ФЗ, от 18.07.2011 N 242-ФЗ, от 22.11.2011 N 332-ФЗ,
от 06.12.2011 N 409-ФЗ, от 14.06.2012 N 78-ФЗ, от 28.07.2012 N 129-ФЗ,
от 25.12.2012 N 260-ФЗ, от 07.06.2013 N 124-ФЗ, от 02.07.2013 N 185-ФЗ,
от 20.04.2014 N 73-ФЗ, от 20.04.2014 N 79-ФЗ, от 21.07.2014 N 253-ФЗ,
от 14.10.2014 N 307-ФЗ, от 29.06.2015 N 166-ФЗ, от 13.07.2015 N 216-ФЗ,
от 13.07.2015 N 230-ФЗ, от 13.07.2015 N 253-ФЗ, от 13.07.2015 N 254-ФЗ)
от 30.12.2015 N 462-ФЗ, от 26.04.2016 N 111-ФЗ, от 23.05.2016 N 147-ФЗ,
от 03.07.2016 N 227-ФЗ, от 03.07.2016 N 291-ФЗ, от 06.07.2016 N 374-ФЗ) ,
от 01.07.2017 N 135-ФЗ, от 29.07.2017 N 228-ФЗ, от 27.11.2017 N 338-ФЗ,
от 05.12.2017 N 376-ФЗ, от 31.12.2017 N 491-ФЗ, от 03.08.2018 N 312-ФЗ,
от 03.08.2018 N 342-ФЗ,
с изм., внесенными Постановлением Конституционного Суда
РФ от 16.07.2018 N 32-П)

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

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

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Суверенитет в отношении воздушного пространства Российской Федерации

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

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

Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации

1. Воздушное законодательство Российской Федерации состоит из настоящего Кодекса, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного

пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

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

Статья 3. Международные договоры Российской Федерации

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

Статья 4. Ответственность за нарушение воздушного законодательства Российской Федерации

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

Статья 5. Отношения, регулируемые воздушным законодательством Российской Федерации

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

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

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

Статья 7. Принадлежность имущества авиации

Имущество гражданской и экспериментальной авиации - воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства - в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц, юридических лиц, а то же имущество государственной авиации и объекты единой системы организации воздушного движения - только в федеральной собственности. Аэродромы, находящиеся в государственной или муниципальной собственности, не могут быть отчуждены в собственность физических лиц, юридических лиц.

(в ред. Федеральных законов от 18.07.2006 N 114-ФЗ, от 26.04.2016 N 111-ФЗ, от 03.07.2016 N 227-ФЗ)

Статья 7.1. Объекты инфраструктуры воздушного транспорта
(введена Федеральным законом от 03.08.2018 N 312-ФЗ)

1. К объектам инфраструктуры воздушного транспорта относятся следующие объекты:

1) аэродромы, вертодромы, обустроенные места для приводнения и причаливания воздушных судов, прочие объекты, необходимые для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

2) аэровокзалы (терминалы) и иные объекты, в том числе объекты капитального строительства, необходимые для посадки на воздушное судно и высадки из него пассажиров, погрузки, разгрузки и хранения грузов, перевозимых воздушным судном, обслуживания и обеспечения безопасности пассажиров и грузов;

3) объекты единой системы организации воздушного движения;

4) наземные объекты, необходимые для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции и ремонта аэропортов, аэродромов и вертодромов, подземные сооружения и инженерные коммуникации;

5) здания, сооружения, расположенные на территориях аэропортов, аэродромов, вертодромов и предназначенные для обеспечения авиационной безопасности, оказания услуг, обеспечения государственного контроля (надзора) в области использования воздушного пространства.

2. Особо опасными, технически сложными объектами инфраструктуры воздушного транспорта являются взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок воздушных судов и перроны аэродромов с искусственным покрытием с длиной взлетно-посадочной полосы 1300 метров и более, аэровокзалы (терминалы) пропускной способностью 100 пассажиров в час и более, региональные и районные диспетчерские центры единой системы организации воздушного движения, командно-диспетчерские и стартовые диспетчерские пункты высотой более трех этажей или площадью 1500 квадратных метров и более, за исключением командно-диспетчерских и стартовых диспетчерских пунктов модульного (контейнерного) типа, а также объекты инфраструктуры воздушного транспорта, в состав которых входят объекты, относящиеся в соответствии с настоящим пунктом к особо опасным, технически сложным объектам.

Статья 8. Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации
(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

1. Обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, подлежат:

1) аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажировместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов;

2) пилотируемые гражданские воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты и бортовое авиационное оборудование гражданских воздушных судов, за исключением пилотируемых гражданских воздушных судов, которым сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия

деятельности в области авиации, а также сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;

(в ред. Федеральных законов от 13.07.2015 N 254-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

2.1) беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, за исключением беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих в себя беспилотные гражданские воздушные суда, на которые сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки конкретного воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации, а также беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, включающих беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее;

(пп. 2.1 в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

3) светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническое оборудование и оборудование авиационной электросвязи, используемые для обслуживания воздушного движения.

2. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.

3. Юридические лица, осуществляющие разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства Российской Федерации, обеспечение авиационной безопасности, юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки и (или) выполняющие определенные федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, авиационные работы, техническое обслуживание гражданских воздушных судов, образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, а также операторы аэродромов гражданской авиации осуществляют свою деятельность при наличии выданного органами, уполномоченными Правительством Российской Федерации, документа, подтверждающего соответствие указанных юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, операторов требованиям федеральных авиационных правил. Форма и порядок выдачи данного документа устанавливаются указанными уполномоченными органамифедеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

(в ред. Федерального законаФедеральных законов от 13.07.2015 N 254-ФЗ), от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

4. Специалисты авиационного персонала гражданской авиации подлежат обязательной аттестации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 8.1. Обязательная аттестация авиационного персонала экспериментальной авиации

(введена Федеральным законом от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

1. Специалисты авиационного персонала экспериментальной авиации подлежат обязательной аттестации.

Обязательная аттестация специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации проводится уполномоченным органом в области оборонной промышленности с участием организаций экспериментальной авиации.

2. Порядок проведения обязательной аттестации авиационного персонала экспериментальной авиации устанавливается федеральными авиационными правилами.

Статья 9. Лицензирование деятельности в области авиации

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья 10. Приостановление действия сертификатов и их аннулирование

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

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

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

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

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

Глава II. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Статья 11. Использование воздушного пространства

1. Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

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

Статья 12. Государственное регулирование использования воздушного пространства

1. Под государственным регулированием использования воздушного пространства понимаются установление государством общих правил осуществления такой деятельности, организация и проведение государственного контроля (надзора) в области использования воздушного пространства, а также установление ответственности за нарушения правил использования воздушного пространства.

(в ред. Федерального закона от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

2. Государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства.

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

Статья 13. Государственные приоритеты в использовании воздушного пространства

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8) осуществление регулярных воздушных перевозок пассажиров и багажа;

9) выполнение полетов воздушных судов государственной авиации;

10) выполнение полетов воздушных судов экспериментальной авиации;

11) осуществление регулярных воздушных перевозок грузов и почты;

12) осуществление нерегулярных воздушных перевозок, выполнение авиационных работ;

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

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

Статья 14. Организация использования воздушного пространства

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

1) установление структуры и классификации воздушного пространства;

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

2) планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, установленными статьей 13 настоящего Кодекса;

3) обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;

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

4) организацию воздушного движения, представляющую собой:

обслуживание (управление) воздушного движения;

организацию потоков воздушного движения;

организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения;

5) государственный контроль (надзор) в области использования воздушного пространства.

(пп. 5 в ред. Федерального закона от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

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

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

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

Статья 15. Структура воздушного пространства

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

Статья 16. Порядок использования воздушного пространства

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

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

Статья 17. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

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

Статья 18. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства

1. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, уполномоченным органом в области обороны в части выявления воздушных судов -

нарушителей, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

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

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

Статья 18.1. Государственный контроль (надзор) в области использования воздушного пространства

(введена Федеральным законом от 14.10.2014 N 307-ФЗ)

Государственный контроль (надзор) в области использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 19. Ответственность за нарушение федеральных правил использования воздушного пространства

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

Глава III. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ

Статья 20. Виды авиации

Авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию.

Статья 21. Гражданская авиация

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

2. Утратил силу. - Федеральный закон от 21.07.2014 N 253-ФЗ.

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

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

Статья 22. Государственная авиация

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

Государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами, относится к государственной военной авиации.

Государственная авиация, используемая для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти и Государственную корпорацию по космической деятельности «Роскосмос» задач в области обеспечения безопасности Российской

Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере охраны общественного порядка, обеспечения общественной безопасности и противодействия преступности, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности, относится к государственной авиации специального назначения.

(в ред. Федеральных законов от 22.11.2011 N 332-ФЗ, от 13.07.2015 N 216-ФЗ, от 03.07.2016 N 227-ФЗ)

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

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

Статья 23. Экспериментальная авиация

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

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

Статья 24. Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации

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

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

Статья 24.1. Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов

(введена Федеральным законом от 25.12.2012 N 260-ФЗ)

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

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

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

3. В целях управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов уполномоченный орган в области гражданской авиации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, осуществляет сбор и анализ данных о факторах

опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранение этих данных и обмен ими в соответствии с международными стандартами Международной организации гражданской авиации.

Статья 25. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации

1. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации осуществляется уполномоченным органом в области обороны.
(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)
2. Организация деятельности в области государственной авиации и оперативное управление этой деятельностью осуществляются соответствующими уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации.
(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Статья 26. Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации

Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации осуществляется уполномоченным органом в области оборонной промышленности.
(в ред. Федерального закона от 22.08.2004 N 122-ФЗ)

Глава IV. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАДЗОР В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

Статья 28. Государственный надзор в области гражданской авиации
(в ред. Федерального закона от 18.07.2011 N 242-ФЗ)

1. Целью государственного надзора в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества выполняемых в гражданской авиации работ и оказываемых услуг.
2. Государственный надзор в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора (далее - орган государственного надзора) в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.
3. К отношениям, связанным с осуществлением государственного надзора в области гражданской авиации, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения федерального закона с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных пунктами 4 - 8 настоящей статьи.
4. Предметом проверки является соблюдение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем в процессе осуществления деятельности в области гражданской авиации требований международных договоров Российской Федерации, воздушного законодательства Российской Федерации (далее - обязательные требования).
5. Основанием для включения плановой проверки в ежегодный план проведения плановых проверок является истечение двух лет со дня:
1) государственной регистрации юридического лица, индивидуального предпринимателя;
2) окончания проведения последней плановой проверки.

6. Основанием для проведения внеплановой проверки является:

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

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

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

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

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

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

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

Глава V. ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Статья 32. Воздушное судно

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

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

2. Легкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет менее 5700 килограммов, в том числе вертолет, максимальная взлетная масса которого составляет менее 3100 килограммов.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

3. Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальная взлетная масса которого составляет не более 495 килограммов без учета массы авиационных средств спасания.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

4. Пилотируемое воздушное судно - воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся на его борту.

(п. 4 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

5. Беспилотное воздушное судно - воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот).

(п. 5 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ; в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

6. Беспилотная авиационная система - комплекс взаимосвязанных элементов, включающий в себя одно или несколько беспилотных воздушных судов, средства обеспечения взлета и посадки, средства управления полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов и контроля за полетом одного или нескольких беспилотных воздушных судов.

(п. 6 в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

Статья 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов

1. Государственной регистрации подлежат предназначенные для выполнения полетов следующие воздушные суда:

1) беспилотные воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, и пилотируемые гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее;

(в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

2) государственные воздушные суда.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

1.1. Пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов, регистрируются в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

1.2. Сверхлегкие пилотируемые гражданские воздушные суда, подлежащие государственной регистрации в соответствии с подпунктом 1 пункта 1 настоящей статьи, регистрируются в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(п. 1.2 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

1.3. Утратил силу. - Федеральный закон от 03.07.2016 N 291-ФЗ.

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

(п. 1.4 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

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

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

3.1. Утратил силу. - Федеральный закон от 03.07.2016 N 291-ФЗ.

3.2. Беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой от 0,25 килограмма до 30 килограммов, ввезенные в Российскую Федерацию или произведенные в Российской Федерации, подлежат учету в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(п. 3.2 введен Федеральным законом от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

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

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

списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации;

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

нарушение требований к государственной регистрации гражданского воздушного судна.

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

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

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

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

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

КонсультантПлюс: примечание.

О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними см. также Федеральный закон от 14.03.2009 N 31-ФЗ.

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

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

Статья 34. Обозначения, наносимые на воздушные суда

1. При государственной регистрации гражданского воздушного судна ему присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

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

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

2) на воздушные суда государственной авиации, используемые для осуществления

военной, пограничной, полицейской, таможенной служб, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач, - знаки государственной принадлежности, установленные Правительством Российской Федерации.

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

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

2.2. На экспериментальные воздушные суда наносятся учетные опознавательные знаки.

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

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

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

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

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

(в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

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

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

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

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

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

(в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

1. Летная годность гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта - состояние гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта, при котором они соответствуют типовой конструкции и способны обеспечивать их безопасную эксплуатацию.

2. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и требования в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее - требования к летной годности и к охране окружающей среды) определяются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения федеральными органами исполнительной власти, органами

исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также юридическими лицами и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке и эксплуатации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов.

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

1. Обязательная сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа, беспилотных авиационных систем и их элементов проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации. Обязательная сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы соответствуют требованиям к летной годности и к охране окружающей среды и конструкция гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признана в качестве типовой.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

2. Сертификат типа выдается уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

3. Гражданское воздушное судно, авиационный двигатель и воздушный винт, беспилотная авиационная система и (или) ее элемент, конструкция которых признана в качестве типовой, в процессе серийного производства проходят в установленном порядке испытания и проверки, завершающиеся выдачей гражданскому воздушному судну сертификата летной годности, беспилотной авиационной системе или ее элементу, авиационному двигателю или воздушному винту эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского воздушного судна, беспилотной авиационной системы и ее элемента, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление - соответствующим требованиям.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

4. Обеспечение соответствия требованиям к летной годности и к охране окружающей среды типовой конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта либо изменения их типовых конструкций возлагается на разработчика соответственно гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта либо разработчика изменения их типовых конструкций. Обеспечение соответствия каждого серийно производимого гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта типовой конструкции возлагается на его изготовителя.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

4.1. Документ, удостоверяющий изменение ранее утвержденной типовой конструкции гражданского воздушного судна на основании аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, выдается органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, после подтверждения разработчиком соответствия изменения типовой конструкции гражданского воздушного судна требованиям к летной годности, которые использовались при первоначальном подтверждении соответствия типовой конструкции гражданского воздушного судна, или более поздним требованиям.

(п. 4.1 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

5 - 6. Утратили силу. - Федеральный закон от 13.07.2015 N 254-ФЗ.

7. Государственный контроль за исполнением требований, установленных пунктом

4 настоящей статьи, осуществляется уполномоченным органом, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.

(п. 7 в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

8. Утратил силу. - Федеральный закон от 13.07.2015 N 254-ФЗ.

9. Гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, беспилотные авиационные системы и (или) их элементы, включающие в себя беспилотные гражданские воздушные суда с максимальной взлетной массой более 30 килограммов, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

(в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

10. Требования к оснащению воздушных судов техническими средствами и оборудованием, обеспечивающими доступность воздушных судов для пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, и сроки такого оснащения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

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

Статья 37.1. Эксплуатация гражданского воздушного судна
(введена Федеральным законом от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

1. Соблюдение ограничений и процедур эксплуатации гражданского воздушного судна, установленных утвержденной разработчиком гражданского воздушного судна документацией гражданского воздушного судна, а также правил эксплуатации гражданских воздушных судов, утвержденных федеральными авиационными правилами, возлагается на эксплуатанта или владельца легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.

2. Требования к документации, указанной в пункте 1 настоящей статьи, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. В целях поддержания летной годности гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта при их эксплуатации осуществляется наземное и техническое обслуживание.

4. Поддержание летной годности гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта - комплекс мер по обеспечению соответствия гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта или их частей требованиям к летной годности и поддержанию их в состоянии, необходимом для безопасной эксплуатации на протяжении срока службы.

5. Наземное обслуживание гражданского воздушного судна - комплекс работ по обеспечению прибытия воздушного судна на аэродром и его вылета с аэродрома, за исключением обслуживания воздушного движения. Наземное обслуживание гражданского воздушного судна не включает в себя его техническое обслуживание.

6. Техническое обслуживание гражданского воздушного судна - комплекс работ, необходимых для поддержания летной годности гражданского воздушного судна, включая проведение проверок гражданского воздушного судна, замену его частей, устранение неисправностей, а также осуществление изменения конструкции гражданского воздушного судна или выполнение его ремонта.

7. Правила наземного обслуживания и технического обслуживания гражданских воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

8. При нарушении требований, указанных в пункте 1 настоящей статьи, а также при

выявлении небезопасного состояния гражданского воздушного судна уполномоченный орган в области гражданской авиации, выдавший сертификат летной годности, имеет право ввести ограничения эксплуатации данного воздушного судна или остановить его эксплуатацию.

9. Эксплуатанты обязаны предоставлять информацию о техническом состоянии гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, об особенностях их эксплуатации в уполномоченный орган, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также их разработчику. Состав и порядок предоставления указанной информации устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 38. Позывной радиосигнал воздушного судна

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

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

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

Статья 39. Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами

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

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

Статья 40. Аэродромы и аэропорты

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

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

1.1. Вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. Вертодромы подразделяются на вертодромы гражданской авиации, вертодромы государственной авиации и вертодромы экспериментальной авиации.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ; в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

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

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

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

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

4. Международный аэропорт - аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором в установленном законодательством Российской Федерации порядке функционирует пункт пропуска через Государственную границу Российской Федерации.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

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

6. Утратил силу. - Федеральный закон от 21.07.2014 N 253-ФЗ.

7. Посадочная площадка - участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

(п. 7 введен Федеральным законом от 18.07.2006 N 114-ФЗ, в ред. Федеральных законов от 14.07.2008 N 118-ФЗ, от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

8. Аэропорт федерального значения - аэропорт, необходимый для организации воздушного сообщения между городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом, Севастополем и административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации, а также международные аэропорты. Перечень аэропортов федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

(п. 8 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

Статья 41. Государственная регистрация аэродромов и вертодромов
(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

1. Аэродромы гражданской авиации и вертодромы гражданской авиации предназначены для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов и подлежат государственной регистрации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на основании заявления владельца аэродрома гражданской авиации или вертодрома гражданской авиации с приложением документа, подтверждающего соответствие такого аэродрома, такого вертодрома требованиям, предусмотренным статьей 48 настоящего Кодекса. Форма и порядок оформления указанного документа устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации. Ведение данного реестра возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Правила государственной регистрации аэродромов гражданской авиации и вертодромов гражданской авиации, форма свидетельства о государственной регистрации такого аэродрома, такого вертодрома в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации устанавливаются федеральными авиационными правилами.

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

Правила государственной регистрации аэродромов и вертодромов государственной авиации Российской Федерации, форма свидетельства о государственной регистрации аэродрома государственной авиации или вертодрома государственной авиации, выдаваемого при государственной регистрации, устанавливаются уполномоченным органом в области обороны.

3. Аэродромы экспериментальной авиации и вертодромы экспериментальной авиации подлежат государственной регистрации с включением данных о них в Государственный реестр аэродромов и вертодромов экспериментальной авиации Российской Федерации.

Ведение данного реестра возлагается на уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

Правила государственной регистрации аэродромов и вертодромов экспериментальной авиации Российской Федерации, форма свидетельства о государственной регистрации аэродрома экспериментальной авиации или вертодрома экспериментальной авиации, выдаваемого при государственной регистрации, устанавливаются уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

4. Данные об аэродроме гражданской авиации, о вертодроме гражданской авиации исключаются из Государственного реестра аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на основании решения о закрытии аэродрома гражданской авиации или вертодрома гражданской авиации для обслуживания гражданских воздушных судов.

5. За государственную регистрацию аэродрома гражданской авиации, вертодрома гражданской авиации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации уплачивается государственная пошлина в размерах и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

Статья 42. Объекты единой системы организации воздушного движения

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

Статья 43. Предоставление земельного участка или поверхностного водного объекта
(в ред. Федерального закона от 26.06.2007 N 118-ФЗ)

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

Статья 44. Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования

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

Перечень аэродромов совместного базирования утверждается Правительством Российской Федерации.

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

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

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

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

Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения регулируются законодательством о градостроительной деятельности.

(в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

Статья 46. Утратила силу. - Федеральный закон от 01.07.2017 N 135-ФЗ.

КонсультантПлюс: примечание.

О применении ст. 47 в редакции ФЗ от 01.07.2017 N 135-ФЗ см. ст. 4 указанного закона.

Статья 47. Приаэродромная территория

(в ред. Федерального закона от 01.07.2017 N 135-ФЗ)

1. Приаэродромная территория устанавливается решением уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, перспективного развития аэропорта и исключения негативного воздействия оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду в соответствии с настоящим Кодексом, земельным законодательством, законодательством о градостроительной деятельности с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

Решением, указанным в абзаце первом настоящего пункта, на приаэродромной территории устанавливаются ограничения использования земельных участков и (или) расположенных на них объектов недвижимости и осуществления экономической и иной деятельности в соответствии с настоящим Кодексом (далее - ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности).

2. Приаэродромная территория является зоной с особыми условиями использования территорий.

3. На приаэродромной территории могут выделяться следующие подзоны, в которых устанавливаются ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности:

1) первая подзона, в которой запрещается размещать объекты, не предназначенные для организации и обслуживания воздушного движения и воздушных перевозок, обеспечения взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов;

2) вторая подзона, в которой запрещается размещать объекты, не предназначенные для обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузов и почты, обслуживания воздушных судов, хранения авиационного топлива и заправки воздушных судов, обеспечения энергоснабжения, а также объекты, не относящиеся к инфраструктуре аэропорта;

3) третья подзона, в которой запрещается размещать объекты, высота которых превышает ограничения, установленные уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при установлении соответствующей приаэродромной территории;

4) четвертая подзона, в которой запрещается размещать объекты, создающие помехи в работе наземных объектов средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенных для организации воздушного движения и расположенных вне первой подзоны;

5) пятая подзона, в которой запрещается размещать опасные производственные объекты, функционирование которых может повлиять на безопасность полетов воздушных судов;

6) шестая подзона, в которой запрещается размещать объекты, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц;

7) седьмая подзона, в которой ввиду превышения уровня шумового, электромагнитного воздействий, концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе запрещается размещать объекты, виды которых в зависимости от их функционального назначения определяются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при установлении соответствующей приаэродромной территории с учетом требований законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения, если иное не установлено федеральными законами.

КонсультантПлюс: примечание.

До утверждения Правительством Положения о приаэродромной территории такие зоны устанавливаются в соответствии с требованиями ст. 106 ЗК РФ в порядке, установленном до 04.08.2018 (ФЗ от 03.08.2018 N 342-ФЗ).

4. Положение о приаэродромной территории утверждается Правительством Российской Федерации.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 03.08.2018 N 342-ФЗ)

5. При архитектурно-строительном проектировании в целях строительства, реконструкции сооружений аэродрома проект решения уполномоченного Правительством Российской Федерации федерального органа исполнительной власти об установлении приаэродромной территории подготавливается застройщиком, который осуществляет строительство сооружений аэродрома. Указанный проект решения утверждается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти при наличии положительного санитарно-эпидемиологического заключения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего федеральный государственный санитарно-эпидемиологический надзор, о соответствии указанного проекта решения требованиям законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения. Указанный проект решения также подлежит согласованию с высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации, в границах территорий которых полностью или частично расположена приаэродромная территория (в части соответствия указанного проекта решения, выделения на приаэродромной территории подзон, установления в таких подзонах ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности порядку описания местоположения границ приаэродромной территории и порядку выделения на приаэродромной территории подзон, в которых устанавливаются ограничения использования объектов недвижимости и осуществления деятельности), с учетом заключений уполномоченных органов местного самоуправления муниципальных образований, в границах территорий которых полностью или частично расположена приаэродромная территория, содержащих расчеты размера ущерба, подлежащего возмещению гражданам, юридическим лицам и публично-правовым образованиям в связи с ограничениями использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, установленными на приаэродромной территории. Согласование указанного проекта решения или отказ в его согласовании подлежит представлению в уполномоченные Правительством Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти в тридцатидневный срок со дня поступления в высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации указанного проекта решения. В случае непредставления согласования указанного проекта решения или непредставления отказа в его согласовании в установленный срок указанный проект решения считается согласованным. Порядок разрешения разногласий, возникающих между высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченными Правительством Российской Федерации федеральными органами исполнительной власти при согласовании указанного проекта решения, утверждается

Правительством Российской Федерации.

6. В отношении аэродрома совместного базирования или аэродрома совместного использования решение об установлении приаэродромной территории утверждается уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти по согласованию с федеральными органами исполнительной власти, которым разрешено совместное базирование на аэродроме или которые осуществляют совместное использование аэродрома.

7. В случае выявления в правилах землепользования и застройки поселения, городского округа, межселенной территории нарушений установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности оператор аэродрома гражданской авиации либо организация, осуществляющая эксплуатацию аэродрома экспериментальной авиации или уполномоченная федеральным органом исполнительной власти, в ведении которого находится аэродром государственной авиации, обязаны подготовить заключение о нарушении установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности и направить его в уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти.

Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти в течение десяти дней со дня поступления заключения о нарушении установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности обязан направить в орган местного самоуправления соответствующего муниципального образования предписание об устранении нарушений установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, которые допущены в правилах землепользования и застройки поселения, городского округа, межселенной территории, в том числе о сносе самовольной постройки. Такое предписание может быть обжаловано органом местного самоуправления соответствующего муниципального образования в суд.

Уполномоченный Правительством Российской Федерации федеральный орган исполнительной власти обязан уведомить высший исполнительный орган государственной власти субъекта Российской Федерации, на территории которого расположено соответствующее муниципальное образование, о нарушениях установленных на приаэродромной территории ограничений использования объектов недвижимости и осуществления деятельности, которые допущены в правилах землепользования и застройки поселения, городского округа, межселенной территории.

8. Застройщик, который осуществляет строительство сооружений аэродрома, возмещает ущерб, причиненный гражданам, юридическим лицам и публично-правовым образованиям в связи с установленными на приаэродромной территории ограничениями использования объектов недвижимости и осуществления деятельности.

Статья 48. Требования к аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов аэродромам, вертодромам и посадочным площадкам, а также правила их эксплуатации в зависимости от видов полетов воздушных судов и характеристик обслуживаемых воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 49. Эксплуатация аэродромов, вертодромов и посадочных площадок

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

1. Аэродромы гражданской авиации, вертодромы гражданской авиации допускаются к эксплуатации с даты их регистрации в Государственном реестре аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации.

2. Эксплуатацию аэродрома гражданской авиации, вертодрома гражданской авиации и их соответствие требованиям федеральных авиационных правил обеспечивает оператор, которым признается лицо, владеющее аэродромом гражданской авиации или вертодромом гражданской авиации на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании и эксплуатирующее такой аэродром или такой вертодром в целях обеспечения взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов.

Требования к оператору аэродрома гражданской авиации, вертодрома гражданской авиации устанавливаются федеральными авиационными правилами.

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

4. Обеспечение соответствия аэродрома государственной авиации, вертодрома государственной авиации, аэродрома экспериментальной авиации, вертодрома экспериментальной авиации в период эксплуатации установленным требованиям возлагается на организацию, осуществляющую эксплуатацию таких аэродромов, вертодромов.

5. Посадочные площадки допускаются к эксплуатации, их эксплуатация приостанавливается или они закрываются для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов с даты представления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке в уполномоченный орган в области гражданской авиации, если более поздний срок не указан в уведомлении.

Форма предусмотренного настоящим пунктом уведомления, порядок его направления и регистрации устанавливаются федеральными авиационными правилами.

6. Обеспечение соответствия посадочной площадки требованиям федеральных авиационных правил возлагается на ее владельца.

Статья 50. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах

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

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

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

Аэродромы гражданской авиации, вертодромы гражданской авиации закрываются для обслуживания воздушных судов по решению Правительства Российской Федерации.

(абзац введен Федеральным законом от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

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

Статья 51. Маркировка зданий и сооружений

1. Собственники зданий и сооружений, линий связи, линий электропередачи,

радиотехнического оборудования и других объектов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов обязаны размещать на указанных объектах за свой счет маркировочные знаки и устройства в соответствии с федеральными авиационными правилами.

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

Глава VII. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ

Статья 52. Понятие авиационного персонала

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

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

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

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

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

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

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

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

3. На должности специалистов авиационного персонала, осуществляющих деятельность по организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения, принимаются граждане Российской Федерации.

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

(п. 3 в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 253-ФЗ)

3.1. Лица из числа специалистов авиационного персонала проходят обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, включающие в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

Порядок проведения предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере здравоохранения.

На должности специалистов авиационного персонала не принимаются лица,

не прошедшие предварительного медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лицом из числа специалистов авиационного персонала может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке обязательный медицинский осмотр.

(п. 3.1 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

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

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

2) страдающие психическими заболеваниями, алкоголизмом, токсикоманией, наркоманией, до прекращения в отношении этих лиц диспансерного наблюдения в специализированной медицинской организации государственной или муниципальной системы здравоохранения в связи с выздоровлением или стойкой ремиссией;

(пп. 2 в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

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

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

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

5) подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

(пп. 5 введен Федеральным законом от 13.07.2015 N 230-ФЗ)

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

Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности

1. К выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов, по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения допускаются лица из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, имеющие выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующие свидетельства.

(в ред. Федеральных законов от 28.07.2012 N 129-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ, от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

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

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

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

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

1.2. Допуск специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности осуществляется по результатам обязательной аттестации.

К выполнению функций членов экипажа экспериментального воздушного судна, парашютистов-испытателей, сотрудников по организации полетов, обеспечению полетов, управлению полетами экспериментальной авиации и техническому обслуживанию воздушных судов экспериментальной авиации допускаются лица из числа аттестованных специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации, имеющие соответствующие свидетельства, выданные в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

Формы указанных свидетельств и правила их заполнения утверждаются уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Порядок допуска специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации к деятельности устанавливается федеральными авиационными правилами.

(п. 1.2 введен Федеральным законом от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья 54.1. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации

(введена Федеральным законом от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

1. Порядок подготовки специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации устанавливается федеральными авиационными правилами.

2. Подготовка специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала экспериментальной авиации осуществляется по программам подготовки, требования к порядку разработки, утверждения и содержанию которых устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 55. Признание свидетельства иностранного государства, выданного лицу из числа авиационного персонала

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

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

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

Глава VIII. ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 56. Экипаж воздушного судна

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

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

1.1. Экипаж беспилотного воздушного судна состоит из одного либо нескольких внешних пилотов, одного из которых владелец беспилотного воздушного судна назначает командиром такого воздушного судна.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

4. В состав летного экипажа гражданского воздушного судна российских юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые осуществляют коммерческие воздушные перевозки, выполняют авиационные работы, могут входить граждане Российской Федерации и в случаях, предусмотренных пунктом 5 настоящей статьи, иностранные граждане.

(п. 4 в ред. Федерального закона от 20.04.2014 N 73-ФЗ)

5. В состав летного экипажа гражданского воздушного судна российских юридического лица или индивидуального предпринимателя, которые осуществляют коммерческие воздушные перевозки, выполняют авиационные работы, могут входить иностранные граждане в случаях:

1) подготовки иностранного гражданина в целях получения им допуска к профессиональной деятельности в качестве члена летного экипажа гражданского воздушного судна при условии, что другие члены летного экипажа гражданского воздушного судна являются гражданами Российской Федерации;

КонсультантПлюс: примечание.

Трудовой договор, указанный в настоящем подпункте может быть заключен по 20.07.2019 (п. 1 ст. 3 ФЗ от 20.04.2014 N 73-ФЗ)..

2) заключения с иностранным гражданином трудового договора для замещения должности командира гражданского воздушного судна.

(п. 5 введен Федеральным законом от 20.04.2014 N 73-ФЗ)

Статья 57. Командир воздушного судна

1. Командиром воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, является лицо, имеющее действующее свидетельство пилота (летчика, внешнего пилота), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

(в ред. Федеральных законов от 28.07.2012 N 129-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ, от 03.07.2016 N 291-ФЗ)

2. Командир пилотируемого воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает

необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

Командир беспилотного воздушного судна руководит работой экипажа беспилотного воздушного судна и отвечает за безопасное выполнение полета.

(абзац введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

Статья 58. Права командира воздушного судна

1. Командир воздушного судна имеет право:

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

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

(в ред. Федерального закона от 05.12.2017 N 376-ФЗ)

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

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

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

Статья 58.1. Права командира беспилотного воздушного судна
(введена Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

Командир беспилотного воздушного судна имеет право:

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

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

Статья 59. Действия экипажа пилотируемого воздушного судна в случае бедствия
(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

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

Глава IX. АВИАЦИОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Статья 61. Авиационное предприятие и эксплуатант

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

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

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

Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

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

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

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

Российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской

авиации при наличии лицензий, полученных в соответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

гражданской авиации.

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

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

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

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

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

Статья 65. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей

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

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

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

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

2) иные установленные законодательством Российской Федерации меры воздействия.

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

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

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

Глава X. ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Статья 66. Допуск к полету воздушного судна

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

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

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

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

Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна

1. На борту гражданского воздушного судна должна находиться следующая документация:

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

1) судовые документы:

свидетельство о государственной регистрации для воздушных судов, подлежащих государственной регистрации;

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

сертификат летной годности, за исключением воздушных судов, эксплуатация которых допускается без сертификата летной годности;

(в ред. Федеральных законов от 13.07.2015 N 254-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

(в ред. Федеральных законов от 18.07.2006 N 114-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

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

2) соответствующие документы на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна;

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

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

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

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

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

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

Статья 69. Обеспечение полетов воздушных судов

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

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

(в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

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

КонсультантПлюс: примечание.

П. 3 ст. 69 признан частично не соответствующим Конституции РФ (Постановление КС РФ от 16.07.2018 N 32-П).

О правовом регулировании до внесения соответствующих изменений см. п. 5 указанного Постановления.

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

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

Статья 70. План полета воздушного судна

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

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

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

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

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

Статья 71. Радиосвязь с воздушным судном

1. Командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна, имеющего средства радиосвязи, при выполнении полета обязан пользоваться определенной радиочастотой для получения информации. В случаях, предусмотренных

федеральными авиационными правилами, командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна и соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны осуществлять между собой связь по радио.

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

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

Статья 72. Полет воздушного судна над населенными пунктами

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

Статья 73. Демонстрационный полет воздушного судна

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

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

Статья 74. Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью

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

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

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

Статья 76. Аренда каналов связи

1. Для обеспечения полетов воздушных судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, сдают в аренду на основе договоров соответствующим уполномоченным органам по их заявкам необходимые каналы связи.

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

2. Уполномоченный орган в области связи, органы связи федеральных органов исполнительной власти, а также граждане и юридические лица, имеющие право на

предоставление услуг связи, обеспечивают первоочередное предоставление каналов связи для обеспечения полетов воздушных судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства и принимают неотложные меры по замене каналов связи и их восстановлению в случае повреждения.

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

Статья 77. Использование средств связи общего назначения

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

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

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

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

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

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

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

Глава XI. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Статья 79. Международные полеты воздушных судов

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

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

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

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

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

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

6. Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Глава XII. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Статья 83. Авиационная безопасность

1. Авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

2. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными

органами, наделенными этим правом федеральными законами.

(в ред. Федеральных законов от 22.08.2004 N 122-ФЗ, от 21.03.2005 N 20-ФЗ, от 31.12.2017 N 491-ФЗ)

Полиция на объектах воздушного транспорта осуществляет свою деятельность в соответствии с Федеральным законом «О полиции».

(в ред. Федерального закона от 31.12.2017 N 491-ФЗ)

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

Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности

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

2. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

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

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

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

4) предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии со статьей 85 настоящего Кодекса;

(пп. 4 в ред. Федерального закона от 31.12.2017 N 491-ФЗ)

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

6) исключения возможности несанкционированного доступа посторонних лиц к беспилотным авиационным системам.

(пп. 6 введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

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

(в ред. Федерального закона от 31.12.2017 N 491-ФЗ)

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

2) запрашивать и получать от руководителей, должностных лиц организаций, служб авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделений ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, служб авиационной безопасности авиационных предприятий, а также

от перевозчиков, грузоотправителей и иных организаций документы и информацию, необходимые для выполнения задач, связанных с обеспечением авиационной безопасности;

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

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

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

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

6. Охрана аэропортов и объектов их инфраструктуры осуществляется подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, и подразделениями федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере вневедомственной охраны, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

(п. 6 введен Федеральным законом от 21.03.2005 N 20-ФЗ; в ред. Федерального закона от 03.07.2016 N 227-ФЗ)

Статья 85. Предполетный и послеполетный досмотры
(в ред. Федерального закона от 31.12.2017 N 491-ФЗ)

1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с настоящей статьей подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, ручная кладь, грузы и почта.

Послеполетный досмотр проводится при получении оператором аэропорта, оператором аэродрома гражданской авиации или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в целях выявления физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, либо материально-технических объектов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

2. Предполетный досмотр, послеполетный досмотр пассажиров, багажа, ручной клади, членов экипажа, лиц из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводятся в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности.

Проведение предполетного досмотра, послеполетного досмотра не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-разыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При выполнении международных полетов воздушных судов предполетный досмотр проводится до или после осуществления пограничного контроля и таможенного контроля либо в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами, и иных видов контроля. При выполнении международных полетов воздушных судов послеполетный досмотр проводится после осуществления пограничного контроля и таможенного контроля, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами, и иных видов контроля.

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

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

Статья 85.1. Персональные данные пассажиров воздушных судов
(в ред. Федерального закона от 05.04.2011 N 50-ФЗ)

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

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

2. В целях ведения реестров лиц, воздушная перевозка которых ограничена, перевозчики осуществляют обработку персональных данных пассажиров в соответствии с законодательством Российской Федерации в области персональных данных.

(п. 2 введен Федеральным законом от 05.12.2017 N 376-ФЗ)

Глава XIII. ПОИСК И СПАСАНИЕ

Статья 86. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно

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

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

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

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

Статья 87. Сигналы бедствия

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

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

Статья 88. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море
(в ред. Федерального закона от 29.06.2015 N 166-ФЗ)

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

(в ред. Федеральных законов от 04.12.2007 N 332-ФЗ, от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие беспилотных воздушных судов организует и осуществляет владелец такого воздушного судна.

(абзац введен Федеральным законом от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

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

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

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

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

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

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

5. Порядок привлечения поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ для оказания помощи пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, а также людям, терпящим или потерпевшим бедствие на море, устанавливается Правительством Российской Федерации.

(в ред. Федеральных законов от 04.12.2007 N 332-ФЗ, от 29.06.2015 N 166-ФЗ)

Статья 89. Обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ

1. Поиск и спасание пассажиров и экипажей терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, а также людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, являются безвозмездными.

(в ред. Федерального закона от 29.06.2015 N 166-ФЗ)

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

Эвакуация людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, с места бедствия осуществляется привлекаемыми поисковыми и аварийно-спасательными силами и средствами авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации.

(абзац введен Федеральным законом от 29.06.2015 N 166-ФЗ)

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

находящихся на его борту документации и имущества.

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

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

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

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

Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся оператором аэродрома гражданской авиации или организацией, осуществляющей эксплуатацию аэродрома экспериментальной авиации либо уполномоченной федеральным органом исполнительной власти, в ведении которого находится аэродром государственной авиации.

(в ред. Федерального закона от 13.07.2015 N 254-ФЗ)

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

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

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

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

Статья 92. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах

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

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

Статья 93. Оповещение о потерпевшем бедствие воздушном судне

1. Командир потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа

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

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

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

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

Статья 94. Прекращение поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа, а также поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации

(в ред. Федерального закона от 29.06.2015 N 166-ФЗ)

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

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

1.1. В случае, если все принятые для поиска людей, потерпевших бедствие на море, меры не дали результатов, решение о прекращении поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации принимается уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, принявшим решение о поиске людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, с привлечением таких сил и средств.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 29.06.2015 N 166-ФЗ)

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

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

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

Глава XIV. РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТА

Статья 95. Цели и порядок расследования авиационного происшествия или инцидента

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

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

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

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

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

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

Статья 96. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расследование авиационного происшествия или инцидента проводится комиссией.

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

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

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

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

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

5) опрашивать очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

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

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

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

Статья 97. Сохранение доказательственных материалов

1. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента должны принять все возможные меры по обеспечению

сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент извне, а также документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полета.

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

Статья 98. Обеспечение работ на месте авиационного происшествия или инцидента

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

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

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

Статья 99. Финансирование работ по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента финансируются за счет средств федерального бюджета, а на расследование авиационного происшествия или инцидента с гражданским воздушным судном, кроме того, за счет централизованных в установленном законом порядке средств организаций гражданской авиации с последующим возмещением этих средств за счет виновных в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

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

Глава XV. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 100. Перевозчик и пассажир

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

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

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

Статья 101. Воздушные перевозки

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

Российской Федерации.

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

соответственно на территориях двух государств;

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

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

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

Статья 102. Выполнение правил воздушных перевозок

1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, обслуживание пассажиров, при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами.

(в ред. Федерального закона от 21.07.2014 N 253-ФЗ)

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

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

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

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

1. По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром воздушного судна багажа обязуется доставить багаж в пункт назначения и выдать пассажиру воздушного судна или управомоченному им на получение багажа лицу.

Договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, должен предусматривать норму бесплатного провоза багажа. В случае заключения такого договора пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх нормы бесплатного провоза багажа также провоз этого багажа.

Норма бесплатного провоза багажа устанавливается перевозчиком и предусматривает количество мест багажа и вес багажа на одного пассажира воздушного судна. При этом норма бесплатного провоза багажа не может предусматривать менее чем десять килограммов на одного пассажира воздушного судна.

Договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, может не предусматривать норму бесплатного провоза багажа. В случае заключения такого договора пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при сдаче им багажа также провоз этого багажа.

Срок доставки пассажира воздушного судна и его багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок.

Перевозчик или уполномоченное им лицо обязаны информировать пассажира воздушного судна об условиях провоза багажа и ручной клади до заключения договора воздушной перевозки пассажира.

(п. 1 в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

1.1. Пассажир вправе заключить с перевозчиком договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, или договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира. Перевозчик или уполномоченное им лицо обязаны информировать пассажира об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе об условии о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира или невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, а также об условиях возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы до заключения договора воздушной перевозки пассажира. Порядок информирования пассажиров об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе об условии о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира или невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, а также об условиях возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы устанавливается федеральными авиационными правилами. В случае непредставления информации об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе об условии о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира или невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, а также об условиях возврата уплаченной за воздушную перевозку пассажира провозной платы перевозчик или уполномоченное им лицо несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

(п. 1.1 введен Федеральным законом от 20.04.2014 N 79-ФЗ; в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

Статья 104. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

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

Статья 105. Перевозочные документы

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

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

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

3. Билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, грузов, почты, могут быть оформлены в электронной форме (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора конкретной воздушной

перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. В случае оформления электронного перевозочного документа на воздушную перевозку пассажира пассажир вправе потребовать, а перевозчик или действующее на основании договора с перевозчиком лицо при заключении договора воздушной перевозки или регистрации пассажира обязаны выдать заверенную выписку, содержащую условия соответствующего договора воздушной перевозки, из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок. В случае оформления электронного перевозочного документа на перевозку груза, почты перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать квитанцию на перевозку груза, почты, позволяющую идентифицировать груз, почту и содержащую информацию из электронного перевозочного документа о перевозке груза, почты.

(п. 3 в ред. Федерального закона от 27.11.2017 N 338-ФЗ)

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

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

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

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

8. Требования к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в ее состав, к информационно-телекоммуникационной сети, обеспечивающей работу указанной автоматизированной информационной системы, к ее оператору, а также меры по защите информации, содержащейся в ней, и порядок ее функционирования утверждаются Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, по согласованию с органом, обеспечивающим координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти по противодействию терроризму.

(п. 8 в ред. Федерального закона от 06.07.2016 N 374-ФЗ)

Статья 106. Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов

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

2. Пассажир воздушного судна имеет право:

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

2) бесплатного провоза багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа в случае заключения договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего норму бесплатного провоза багажа;

(пп. 2 в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

2.1) бесплатного провоза ручной клади в пределах нормы, которая устанавливается перевозчиком в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными на основании требований эксплуатационной документации воздушного судна, и позволяет размещать ручную кладь в пассажирской кабине (салоне) воздушного судна;

(пп. 2.1 введен Федеральным законом от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

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

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

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

(введена Федеральным законом от 07.06.2013 N 124-ФЗ)

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

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

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

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

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

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

перевозке на носилках в сроки, установленные перевозчиком.

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

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

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

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

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

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

6) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

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

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

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

3) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

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

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

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

12. Минимальное количество перевозимых на воздушном судне собак-проводников устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию

с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

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

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

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

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

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

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

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

4) отказ пассажира воздушного судна оплатить провоз своего багажа в размере и на условиях, которые предусмотрены договором воздушной перевозки пассажира;

(пп. 4 в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

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

7) наличие в ручной клади, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

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

2. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки груза грузовладельцу, грузоотправителю возвращается провозная плата, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами 1 и 2 пункта 1 настоящей статьи. В случаях, предусмотренных подпунктами 1 и 2 пункта 1 настоящей статьи, уплаченная за воздушную перевозку груза провозная плата грузовладельцу, грузоотправителю не возвращается.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 20.04.2014 N 79-ФЗ)

3. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1

настоящей статьи, возврат пассажиру провозной платы осуществляется в следующем порядке:

1) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата с взысканием неустойки в размере двадцати пяти процентов провозной платы и суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки. Перевозчик вправе уменьшить размер указанной неустойки;

2) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата, за исключением неиспользованных сумм, взимаемых перевозчиком в пользу иных организаций в соответствии с законодательством иностранных государств, с территорий, на территории или через территории которых осуществляется воздушная перевозка пассажира.

(п. 3 введен Федеральным законом от 20.04.2014 N 79-ФЗ)

4. Перечень расходов перевозчика, фактически понесенных им, связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира и удерживаемых с пассажира в соответствии с настоящей статьей и статьей 108 настоящего Кодекса, определяется уполномоченным органом в области гражданской авиации.

(п. 4 введен Федеральным законом от 20.04.2014 N 79-ФЗ)

5. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктом 3 пункта 1 настоящей статьи:

1) пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата, если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами;

2) пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата, если состояние здоровья пассажира воздушного судна создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц.

(п. 5 введен Федеральным законом от 20.04.2014 N 79-ФЗ)

6. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с действиями пассажира, предусмотренными подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.

(п. 6 введен Федеральным законом от 20.04.2014 N 79-ФЗ)

Статья 107.1. Отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажиру, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком

(введена Федеральным законом от 05.12.2017 N 376-ФЗ)

1. Перевозчик или лицо, уполномоченное перевозчиком на заключение договора воздушной перевозки пассажира, вправе отказать в заключении такого договора пассажиру, если он внесен данным перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 6 настоящей статьи.

2. О факте совершения пассажиром действий, которые могут подпадать под признаки административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо преступления, предусмотренного пунктом «в» части первой статьи 213 или статьей 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации и совершенного на борту воздушного судна, командир воздушного судна информирует в письменной форме руководителя или исполняющего

обязанности руководителя перевозчика. Копия документа, которым командир воздушного судна информирует руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика, вручается пассажиру воздушного судна до покидания им воздушного судна. В случае отказа указанного пассажира от получения копии данного документа командир воздушного судна делает соответствующую отметку в данном документе.

3. Решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, принимается руководителем или исполняющим обязанности руководителя перевозчика на основании вступившего в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, копия которого направляется перевозчику, на борту воздушного судна которого было совершено указанное административное правонарушение, в соответствии с частью 6 статьи 29.11 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо вступивших в законную силу приговора суда или обвинительного апелляционного приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, предусмотренного пунктом «в» части первой статьи 213 или статьей 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Такое решение принимается в срок не более чем тридцать дней со дня получения перевозчиком указанного в настоящем пункте постановления или размещения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» указанных в настоящем пункте приговора суда или обвинительного апелляционного приговора.

4. Решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, может быть обжаловано пассажиром в судебном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

5. Перевозчик обязан исключить пассажира из реестра лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, по истечении одного года с даты вступления в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо приговора суда или обвинительного апелляционного приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, предусмотренного пунктом «в» части первой статьи 213 или статьей 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации.

6. В заключении договора воздушной перевозки пассажира не может быть отказано пассажиру, если он внесен перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, в случае, если этот пассажир возвращается в Российскую Федерацию из пункта отправления, единственным способом транспортного сообщения из которого с Российской Федерацией является воздушная перевозка, либо подлежит административному выдворению за пределы Российской Федерации, депортации или реадмиссии (передаче или приему Российской Федерацией в соответствии с международным договором Российской Федерации о реадмиссии) при условии, что единственным способом транспортного сообщения между Российской Федерацией и пунктом отправления или пунктом назначения является воздушная перевозка, либо направляется к месту лечения или обратно, либо сопровождает пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно, либо направляется на похороны члена семьи или близкого родственника пассажира, внесенного в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, или обратно, что подтверждается документально.

7. Перевозчик обязан в письменной форме уведомить пассажира о внесении его в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, а также о случаях, при которых пассажиру не может быть отказано в заключении договора воздушной перевозки пассажира и которые указаны в пункте 6 настоящей статьи.

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

(в ред. Федерального закона от 20.04.2014 N 79-ФЗ)

1. В случае отказа пассажира от воздушной перевозки по причинам, не предусмотренным пунктом 2 настоящей статьи, возврат пассажиру провозной платы осуществляется в следующем порядке:

1) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата (за исключением суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира) при условии, что пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки не позднее чем за двадцать четыре часа до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс;

2) если пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки с нарушением сроков, установленных в соответствии с подпунктом 1 настоящего пункта, до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата с взысканием неустойки в размере двадцати пяти процентов уплаченной за воздушную перевозку пассажира провозной платы и суммы расходов перевозчика, фактически понесенных им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира. Перевозчик вправе уменьшить размер указанной неустойки;

3) если пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки после окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата;

4) если пассажиром заключен договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, уплаченная за воздушную перевозку пассажира провозная плата не возвращается, за исключением неиспользованных сумм, взимаемых перевозчиком в пользу иных организаций в соответствии с законодательством иностранных государств, с территорий, на территории или через территории которых осуществляется воздушная перевозка пассажира.

2. В случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с болезнью пассажира или члена его семьи либо близкого родственника, совместно следующих с ним на воздушном судне, что подтверждается медицинскими документами, либо в связи со смертью члена его семьи или близкого родственника, что подтверждается документально, и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, либо в связи с задержкой отправления воздушного судна, иными предусмотренными федеральными авиационными правилами действиями (бездействием) перевозчика, влекущими за собой неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.

3. В целях пункта 2 настоящей статьи под членами семьи понимаются супруги, родители и дети (усыновители и усыновленные), под близкими родственниками - дедушки, бабушки и внуки, полнородные и неполнородные братья и сестры.

Статья 109. Срок доставки груза

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

Статья 110. Изменение договора воздушной перевозки груза

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

2. В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Статья 111. Получение груза в пункте назначения

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

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

Статья 112. Неполучение груза

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

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

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

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

Статья 113. Воздушная перевозка опасных грузов

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

Глава XVI. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Статья 114. Авиационные работы

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

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

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

3. Органы законодательной и исполнительной власти субъектов РФ имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей. Согласование указанных условий и ограничений возлагается на заказчика авиационных работ.

Статья 115. Договор на выполнение авиационных работ

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

2. Договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены:

порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;

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

иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей.

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

Глава XVII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА, ЭКСПЛУАТАНТА И ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 116. Общие принципы ответственности

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. В целях настоящей статьи воздушная перевозка пассажира включает в себя период нахождения пассажира на борту воздушного судна, период посадки пассажира на борт воздушного судна и период высадки пассажира с борта воздушного судна. Порядок исчисления продолжительности периода посадки пассажира на борт воздушного судна и периода высадки пассажира с борта воздушного судна устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

(п. 2 в ред. Федерального закона от 27.11.2017 N 338-ФЗ)

Статья 118. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

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

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

перевозки.

4. Основания ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза и ручной клади при международных воздушных перевозках определяются в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

(п. 4 введен Федеральным законом от 27.11.2017 N 338-ФЗ)

Статья 119. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

1. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

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

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

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади - в размере ее стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей.

(в ред. Федеральных законов от 04.12.2007 N 331-ФЗ, от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

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

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

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

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

За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят

процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Статья 121. Ответственность грузоотправителя

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

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

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

Статья 123. Соглашения о повышении пределов ответственности перевозчика

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

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

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

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

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

1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;

2) повреждение (порча) груза;

3) недостача или повреждение (порча) багажа;

4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

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

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

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

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

6. Особенности предъявления требований к перевозчику при международных воздушных перевозках определяются в соответствии со статьей 127 настоящего Кодекса.

(п. 6 введен Федеральным законом от 27.11.2017 N 338-ФЗ)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья 127. Особенности предъявления требований к перевозчику при международных воздушных перевозках

(в ред. Федерального закона от 27.11.2017 N 338-ФЗ)

1. В случае недостачи или повреждения (порчи) багажа, груза при международных

воздушных перевозках лицо, управомоченное на получение багажа, груза, при обнаружении таких недостачи или повреждения (порчи) должно предъявить претензию к перевозчику в письменной форме или в форме подписанного электронной подписью электронного документа с момента обнаружения таких недостачи или повреждения (порчи), но не позднее семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа, груза претензия должна быть предъявлена к перевозчику в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа, груза в распоряжение лица, управомоченного на их получение.

2. Если утрата багажа при международных воздушных перевозках признана перевозчиком или если багаж не прибыл по истечении двадцати одного дня со дня, когда он должен был прибыть, пассажир вправе предъявить к перевозчику требование о возмещении вреда, связанного с утратой багажа.

3. Если утрата груза при международных воздушных перевозках признана перевозчиком или если груз не прибыл по истечении семи дней со дня, когда он должен был прибыть, грузополучатель вправе предъявить к перевозчику требование о возмещении вреда, связанного с утратой груза.

4. Порядок предъявления претензии к перевозчику при международных воздушных перевозках почты определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

Статья 127.1. Срок рассмотрения претензии к перевозчику
(введена Федеральным законом от 27.11.2017 N 338-ФЗ)

Перевозчик обязан в течение тридцати дней со дня поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме или в форме подписанного электронной подписью электронного документа уведомить лицо, предъявившее претензию, об удовлетворении или отклонении претензии.

Статья 128. Начало течения срока исковой давности по требованиям, связанным с утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, груза и почты, а также с просрочкой их доставки
(в ред. Федерального закона от 27.11.2017 N 338-ФЗ)

Течение срока исковой давности по требованиям, связанным с утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, груза и почты, а также с просрочкой их доставки начинается со дня, когда воздушное судно, на котором осуществлялась перевозка багажа, груза или почты, должно было прибыть в пункт назначения в соответствии с договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

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

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

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

(в ред. Федерального закона от 30.12.2015 N 462-ФЗ)

2. Страховая сумма на каждого члена экипажа пилотируемого воздушного судна устанавливается в размере не менее чем один миллион рублей.

(в ред. Федеральных законов от 30.12.2015 N 462-ФЗ, от 23.05.2016 N 147-ФЗ).

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

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

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

(в ред. Федерального закона от 29.07.2017 N 228-ФЗ)

Статья 134. Обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем

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

Статья 135. Обязательное страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах

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

Глава XVIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 136. Введение в действие настоящего Кодекса

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Статья 137. Порядок применения положений настоящего Кодекса

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

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

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

Президент
Российской Федерации
Б.ЕЛЬЦИН

Москва, Кремль
19 марта 1997 года
N 60-ФЗ

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 11 марта 2010 г. N 138

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Постановлений Правительства РФ
от 05.09.2011 N 743 (ред. 27.09.2011), от 19.07.2012 N 735,
от 08.07.2015 N 685, от 04.08.2015 N 787, от 18.02.2016 N 112,
от 12.07.2016 N 668, от 14.02.2017 N 182, от 02.12.2017 N 1460,
от 30.01.2018 N 84, от 13.06.2018 N 675,
с изм., внесенными Решением Верховного Суда РФ
от 23.01.2014 N АКПИ13-1080)

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

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

2. Признать утратившими силу:

Постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861); пункт 11 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2006 г. N 767 «Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, N 52, ст. 5587).

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

Председатель Правительства
Российской Федерации
В.ПУТИН

Утверждены
Постановлением Правительства
Российской Федерации
от 11 марта 2010 г. N 138

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

Список изменяющих документов
(в ред. Постановлений Правительства РФ
от 05.09.2011 N 743 (ред. 27.09.2011), от 19.07.2012 N 735,
от 08.07.2015 N 685, от 04.08.2015 N 787, от 18.02.2016 N 112,
от 12.07.2016 N 668, от 14.02.2017 N 182, от 02.12.2017 N 1460,
от 30.01.2018 N 84, от 13.06.2018 N 675)

I. Общие положения

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

2. В настоящих Федеральных правилах используются следующие определения:

«аварийное оповещение» - уведомление поисково-спасательных служб о воздушных судах, терпящих бедствие;

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

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

«аэронавигационная информация» - информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

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

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

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

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

«вертикальное эшелонирование» - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы, выражаемые в величинах абсолютной (относительной) высоты при полетах на высоте перехода и ниже и через эшелоны полета при полетах на эшелоне перехода и выше;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

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

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

«воздушное судно-нарушитель» - воздушное судно (летательный аппарат),

допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации или пересекшее государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил;

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

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

«высота полета» - расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна;

«горизонтальное эшелонирование» - рассредоточение воздушных судов в горизонтальной плоскости по расстоянию на установленные интервалы;

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

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

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

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

«документ аэронавигационной информации» - публикация, содержащая аэронавигационную информацию;

«Единая система» - Единая система организации воздушного движения Российской Федерации;

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

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

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

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

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

«контролируемое воздушное пространство» - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание;

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

«кратковременное ограничение» - запрещение или ограничение использования

воздушного пространства для обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов;

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

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

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

«международная воздушная трасса» - воздушная трасса, открытая для международных полетов;

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

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

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

«обслуживание воздушного движения» - полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание;

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

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

«органы обслуживания воздушного движения (управления полетами)» - оперативные органы Единой системы, органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, операторов аэродромов гражданской авиации, не включенных в состав аэропортов федерального значения, перечень которых утвержден Правительством Российской Федерации в соответствии со статьей 40 Воздушного кодекса Российской Федерации, а также операторов вертодромов гражданской авиации;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

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

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

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

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

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

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

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

«разовый полет» - любой полет воздушного судна, не являющийся регулярным полетом;

«разрешение на использование воздушного пространства» - предоставление пользователю воздушного пространства права действовать в соответствии с условиями, доведенными центрами Единой системы;

«район аэродрома» - часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов, а также расположенный под ней участок земной или водной поверхности;

«район аэроузла» - часть воздушного пространства, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов с 2 и более близко расположенных аэродромов;

«районный центр» - оперативный орган Единой системы, предназначенный для организации использования воздушного пространства в своем районе Единой системы;

«район полетной информации» - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение;

«связь «диспетчер - пилот» по линии передачи данных» - средство связи между диспетчером и пилотом в целях управления воздушным движением с использованием линии передачи данных;

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

«система наблюдения обслуживания воздушного движения» - системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения, первичного обзорного радиолокатора, вторичного обзорного радиолокатора или любая другая наземная (воздушная, морская) система, позволяющая опознать воздушное судно и обеспечивающая уровень безопасности полетов и характеристики, не хуже обеспечиваемых моноимпульсным вторичным обзорным радиолокатором;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

«сокращенный интервал вертикального эшелонирования (RVSM)» - интервал вертикального эшелонирования, применяемый в диапазоне от эшелона полета 290 до эшелона полета 410 для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

«старший авиационный начальник» - должностное лицо, наделенное правами и обязанностями, определенными воздушным законодательством Российской Федерации. Для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок гражданской авиации старшим авиационным начальником является должностное лицо, назначаемое главным оператором аэропорта, вертодрома или владельцем посадочной площадки, а для аэродромов (вертодромов) государственной и экспериментальной авиации, аэродромов совместного базирования старшим авиационным начальником аэродрома (вертодрома) является должностное лицо, назначенное уполномоченным органом, в ведении которого находится такой аэродром (вертодром);

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 05.09.2011 N 743, от 13.06.2018 N 675)

«структура воздушного пространства» - совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскости элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства;

«требуемые навигационные характеристики (RNP)» - перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах специально установленной части воздушного пространства;

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

«управление полетами» - действия группы руководства полетами организаций государственной и экспериментальной авиации, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами воздушных судов полетных заданий;

«эшелонирование» - вертикальное, горизонтальное (продольное, боковое) рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

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

«эшелон полета» - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм ртутного столба (1013,2 гПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

3. Использование воздушного пространства в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Российскую Федерацию, производится в соответствии с требованиями, установленными Конвенцией о международной гражданской авиации.

4. Воздушные суда, оборудованные государственной радиолокационной системой опознавания Российской Федерации, выполняют полеты в воздушном пространстве Российской Федерации с включенной аппаратурой государственной радиолокационной системы опознавания.

5. Настоящие Федеральные правила обязательны для исполнения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и пользователями воздушного пространства, а также органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

6. Использование воздушного пространства может быть запрещено или ограничено в соответствии с настоящими Федеральными правилами.

II. Структура и классификация воздушного пространства

Структура воздушного пространства

7. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, делится на нижнее и верхнее воздушное пространство.

Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон полета 8100 м (эшелон полета 265), который относится к нижнему воздушному пространству.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

8. Структура воздушного пространства включает в себя следующие элементы:

а) зоны и районы (зоны и районы Единой системы, районы полетной информации, диспетчерские районы, диспетчерские зоны);

б) маршруты обслуживания воздушного движения;

в) районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов);

г) специальные зоны (зоны отработки техники пилотирования, пилотажные зоны, зоны испытательных полетов, зоны полетов воздушных судов на малых и предельно малых высотах, зоны полетов воздушных судов на скоростях, превышающих скорость звука, полетов воздушных судов на дозаправку топливом в воздухе, полетов воздушных судов с переменным профилем и т.д.);

д) маршруты полетов воздушных судов;

е) запретные зоны;

ж) опасные зоны;

з) зоны ограничения полетов;

и) другие элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

9. Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам и высотам. Границы и условия использования элементов структуры воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Классификация воздушного пространства

10. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, классифицируется следующим образом:

а) класс A - 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, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

б) класс C - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов. Для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов, на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты над территорией Российской Федерации выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

(в ред. Постановлений Правительства РФ от 05.09.2011 N 743, от 14.02.2017 N 182)

в) класс G - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами). При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

Установление и использование структуры воздушного пространства

11. Границы зон (районов) Единой системы утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Организация использования воздушного пространства в зонах (районах) Единой системы осуществляется органами Единой системы.

12. Районом полетной информации является воздушное пространство в границах зоны (района) Единой системы, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

13. Диспетчерским районом является контролируемое воздушное пространство выше 200 м от земной или водной поверхности в пределах района полетной информации.

В границах диспетчерского района может устанавливаться узловой диспетчерский район.

14. Диспетчерской зоной является контролируемое воздушное пространство в пределах района полетной информации, от земной или водной поверхности до высоты нижней границы диспетчерского района или высоты второго эшелона включительно, как правило, в радиусе не менее 10 км от контрольной точки аэродрома.

Диспетчерская зона может устанавливаться над 2 и более близко расположенными аэродромами.

В период, когда на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке диспетчерское обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не предоставляется, воздушное пространство класса С диспетчерской зоны классифицируется как воздушное пространство класса G.

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743; в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

15. Маршрут обслуживания воздушного движения в соответствующих случаях обозначает воздушную трассу, маршрут зональной навигации, местную воздушную линию.

16. Ширина воздушной трассы устанавливается:

10 км (по 5 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения;

20 км (по 10 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

Расстояние между границами параллельных воздушных трасс в горизонтальной плоскости при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения должно быть не менее 20 км, а без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения - не менее 40 км.

Обеспечение оборудования воздушных трасс необходимыми средствами навигации осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

17. Маршрут зональной навигации устанавливается в соответствии с типом требуемых навигационных характеристик, который может быть обеспечен при полете по такому маршруту.

Типы требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Полеты по маршрутам зональной навигации осуществляют воздушные суда, оборудованные для выполнения полетов методом зональной навигации по любой желаемой траектории в пределах зоны действия навигационных средств, основанных на опорных станциях (в том числе спутниковых), или в пределах, определяемых возможностями автономных бортовых навигационных средств, либо посредством комбинации указанных средств.

18. Местные воздушные линии открываются для полетов на высоте ниже эшелона перехода. Ширина местной воздушной линии должна быть не более 4 км.

Воздушное пространство, выделенное для местной воздушной линии, классифицируется как воздушное пространство класса С.

В период, когда на местных воздушных линиях диспетчерское обслуживание

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

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

19. Маршруты обслуживания воздушного движения утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Организацию разработки и издания сборника маршрутов обслуживания воздушного движения Российской Федерации и поправок к нему осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта.

20. Использование воздушного пространства воздушными судами иностранных государств вне маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов, запрещается, за исключением случаев, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

21. Для организации выполнения аэродромных полетов устанавливаются районы аэродромов (вертодромов).

22. При определении границ районов аэродромов (вертодромов) должны учитываться схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг, полета в зоне ожидания, а также стандартные маршруты вылета и прилета, маршруты входа (выхода) на воздушные трассы, местные воздушные линии и специальные зоны.

Схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг должны исключать, а при невозможности исключения - максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, опасными производственными объектами.

Границы районов аэродромов (аэроузлов, вертодромов) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

23. Абзацы первый - второй утратили силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

На аэродроме устанавливается полоса воздушных подходов (воздушное пространство в установленных границах), примыкающая к взлетно-посадочной полосе, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку. Границы полос воздушных подходов устанавливаются в порядке, определенном Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством обороны Российской Федерации, Министерством промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 30.01.2018 N 84)

24. Экипажи воздушных судов при выполнении полетов и диспетчеры управления воздушным движением при обслуживании воздушного движения руководствуются данными, опубликованными в аэронавигационной информации.

Аэронавигационная информация предоставляется пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Аэронавигационная информация о комплексе сооружений, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, наземном авиационном оборудовании аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, а также о препятствиях в районе аэродрома и вертодрома направляется в Федеральное агентство воздушного транспорта старшим авиационным начальником аэродрома, вертодрома или посадочной площадки.

Порядок разработки аэронавигационной информации, требования к ее точности, перечень данных аэронавигационной информации, включая процедуры маневрирования в районе аэродрома и вертодрома, данные о зонах акробатических полетов, зонах выброски парашютистов, зонах полетов планеров и аэростатов, а также правила предоставления аэронавигационной информации устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

(п. 24 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

25. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от

05.09.2011 N 743.

26. Для аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, разрабатывается аэронавигационный паспорт аэродрома (вертодрома, посадочной площадки), порядок разработки и применения которого устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.

Для аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) государственной авиации, включая аэродром совместного использования, и аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) экспериментальной авиации разрабатывается инструкция по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома, посадочной площадки), порядок разработки и применения которой устанавливается соответственно Министерством обороны Российской Федерации и Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

(п. 26 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

27. Типовые инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла, вертодрома), а также типовая схема аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

28. В контролируемом воздушном пространстве для выполнения полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения полеты воздушных судов выполняются по маршрутам. Ширина маршрута соответствует:

а) ниже эшелона перехода:

при скорости полета не более 300 км/ч - 4 км;

при скорости полета более 300 км/ч - 10 км;

б) от эшелона перехода включительно и выше:

в районах, обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 10 км;

в районах, не обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 20 км.

29. Запретные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации для защиты важных государственных объектов, ключевых промышленных комплексов (атомных электростанций, ядерно-радиационных объектов, химически опасных объектов, а также других особо важных объектов с точки зрения национальной безопасности страны) от вредных воздействий и разрушений, возникающих в результате возможных происшествий в воздушном пространстве.

30. Опасные зоны устанавливаются над открытым морем в интересах следующих видов деятельности:

а) обеспечение запуска и посадки космических объектов;

б) проведение поисково-спасательных работ;

в) выполнение ракетно-артиллерийских стрельб на полигонах боевой подготовки Военно-Морского Флота;

г) выполнение полетов на испытания, исследования авиационной и ракетной техники, на установление рекордов;

д) проведение учений, показов новой военно-морской техники;

е) обеспечение пусков и падения ракет, падения их отделяющихся частей.

31. Опасные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации в районах лесных пожаров и вулканической деятельности, промышленных районах с постоянной повышенной задымленностью.

32. Опасные зоны устанавливаются как для использования на определенный период времени (временные опасные зоны), так и для обеспечения деятельности, осуществляемой на постоянной основе (постоянные опасные зоны).

Временная опасная зона устанавливается главным центром Единой системы и доводится посредством извещения NOTAM. Для установления временной опасной зоны пользователи воздушного пространства, в интересах которых устанавливается временная опасная зона, не позднее чем за 5 суток до ввода в действие временной опасной зоны

представляют в главный центр Единой системы запрос на установление временной опасной зоны с указанием ее границ и характера осуществляемой деятельности.

33. Зоны ограничения полетов устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации над объектами (в районах), где полеты воздушных судов необходимо ограничивать по времени или по условиям их выполнения.

34. Зоны ограничения полетов устанавливаются в интересах следующих видов деятельности:

а) проведение на полигонах стрельб, пусков ракет, бомбометаний, десантирования;

б) проведение противоградовых стрельб;

в) проведение работ с боеприпасами на объектах их хранения;

г) осуществление научных исследований в атмосфере;

д) проведение взрывных работ;

е) выполнение полетов в специальных зонах вне районов аэродромов (вертодромов).

35. Зоны ограничения полетов могут устанавливаться над государственными природными заповедниками, национальными парками, памятниками истории и культуры, а также над охраняемыми объектами.

36. Если деятельность, в интересах которой установлена зона ограничений полетов, не носит постоянного характера, действие зоны ограничения полетов ограничивается временным периодом.

На период, когда деятельность, в интересах которой установлена зона ограничений полетов, не производится, полеты воздушных судов в воздушном пространстве указанной зоны выполняются без ограничений.

Сведения о деятельности в зонах ограничения полетов, ограниченных временным периодом, доводятся посредством извещения NOTAM на основании планов использования воздушного пространства (графиков работы) или публикуются в документах аэронавигационной информации.

37. В случае возникновения опасности непреднамеренного влета воздушных судов в зону ограничения полетов, а также в случаях, предусмотренных подпунктами «б» - «г» пункта 39 настоящих Федеральных правил, деятельность по использованию воздушного пространства в указанных зонах должна быть ограничена или прекращена.

38. Запретные зоны, зоны ограничения полетов и постоянные опасные зоны устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по представлению лиц, заинтересованных в установлении таких зон.

39. Использование воздушного пространства в запретных зонах, а также в зонах ограничения полетов, деятельность в которых осуществляется на постоянной основе, запрещается, за исключением:

а) использования воздушного пространства лицами, в интересах которых установлены такие зоны;

б) выполнения полетов на перехват воздушных судов-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства;

в) выполнения полетов в целях проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях;

г) выполнения полетов воздушных судов, осуществляемых в соответствии со специальными международными договорами.

40. Пользователи воздушного пространства обязаны для использования воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничения полетов в случаях, не предусмотренных пунктом 39 настоящих Федеральных правил, получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны, а об использовании воздушного пространства в случаях, предусмотренных подпунктами «б» - «г» пункта 39 настоящих Федеральных правил, в запретных зонах, установленных в интересах Федеральной службы охраны Российской Федерации, за исключением случаев использования воздушного пространства, направленных на защиту государства от угроз военного или террористического характера, уведомить Федеральную службу охраны Российской Федерации.

Почтовые адреса, телефоны, частоты радиосвязи авиационного диапазона лиц, наделенных полномочиями по выдаче разрешений на использование воздушного пространства запретных зон и зон ограничения полетов, а также по приему уведомлений об использовании воздушного пространства таких зон, предоставляются пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Указанная информация публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в сети Интернет и включается в аэронавигационную информацию.

(п. 40 в ред. Постановления Правительства РФ от 04.08.2015 N 787)

41. Специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ маршрутов обслуживания воздушного движения в горизонтальной плоскости при использовании систем наблюдения обслуживания воздушного движения на расстояние не менее 10 км, а без использования систем наблюдения - не менее 20 км.

В районах аэродромов (аэроузлов) с ограниченным воздушным пространством указанные значения могут быть сокращены в 2 раза. В этих случаях специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ воздушных трасс, маршрутов зональной навигации и местных воздушных линий в вертикальной плоскости на расстояние не менее 300 м.

42. В случае отсутствия интервалов между границами районов аэродромов выполнение одновременных полетов при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения возможно при условии удаления схем взлета и захода на посадку, маршрутов полета, специальных зон на расстояние не ближе 5 км от границы района аэродрома, а без использования системы наблюдения одновременные полеты в районах аэродромов запрещаются или устанавливаются интервалы между границами указанных элементов структуры воздушного пространства в вертикальной плоскости, составляющие 600 м.

43. Над территорией Российской Федерации вдоль ее государственной границы устанавливается приграничная полоса - воздушное пространство, примыкающее к государственной границе Российской Федерации, шириной 25 км с особым режимом его использования.

Приграничная полоса вдоль государственной границы Российской Федерации в Северном Ледовитом океане не устанавливается.

44. Запрещаются полеты в приграничной полосе без представления плана полета воздушного судна, разрешения на использование воздушного пространства и без радиосвязи экипажа воздушного судна с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

45. При использовании воздушного пространства приграничной полосы вынужденные отклонения от маршрута обслуживания воздушного движения и маршрута полета производятся, как правило, в сторону территории Российской Федерации от государственной границы Российской Федерации.

46. Использование воздушного пространства приграничной полосы при выполнении авиационных работ осуществляется при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения территориального органа Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

47. В целях предотвращения непреднамеренного нарушения государственной границы Российской Федерации:

а) органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродромов (вертодромов), находящихся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения обслуживания воздушного движения;

б) пункты управления беспилотным летательным аппаратом, находящиеся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения, позволяющую осуществлять контроль за полетом беспилотного летательного аппарата.

(п. 47 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

48. Полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов над населенными пунктами в целях осуществления мероприятий по спасанию жизни и охране здоровья людей, а также пресечения и раскрытия преступлений могут выполняться на высоте, обеспечивающей реализацию указанных мероприятий, с возложением ответственности за обеспечение безопасности выполнения полетов на уполномоченное лицо, организующее такие полеты.

В указанных случаях разрешается посадка (взлет) в границах населенных пунктов на площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, при обеспечении безопасности ее выполнения уполномоченным лицом, организующим такие полеты.

(п. 48 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

49. Авиационные работы, парашютные прыжки, демонстрационные полеты воздушных судов, полеты беспилотных летательных аппаратов, подъемы привязных аэростатов над населенными пунктами, а также посадка (взлет) на расположенные в границах населенных пунктов площадки, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации, выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления, а в городах федерального значения Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе - разрешения соответствующих органов исполнительной власти указанных городов.

(п. 49 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

50. Использование воздушного пространства при полетах воздушных судов на сверхзвуковых скоростях разрешается только в специальных зонах или на высоте более 11000 м.

51. Использование воздушного пространства при выполнении полетов с палубы военного корабля или невоенного судна в воздушном пространстве классов A и C над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

52. Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов A, C и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом осуществляется посредством установления временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений в интересах пользователей воздушного пространства, организующих полеты беспилотным летательным аппаратом.

53. Использование воздушного пространства аэростатами и дирижаблями в воздушном пространстве классов A и C осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

54. Использование воздушного пространства при запусках ракет-зондов, радиозондов, шаров-пилотов и подобных материальных объектов (далее - шары-зонды), осуществляемых в единые международные сроки с целью получения метеорологических данных о состоянии атмосферы, производится в соответствии с расписаниями (выписками из годовых планов).

Расписания (выписки из годовых планов) представляются территориальными органами Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в зональные центры Единой системы и штабы командований Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны ежегодно, до 15 декабря. Об изменении расписания запусков шаров-зондов сообщается не позднее чем за 15 суток.

Разовые запуски шаров-зондов производятся на основании планов использования воздушного пространства и разрешений на использование воздушного пространства.

Размещение стационарных пунктов запуска шаров-зондов, а также место запуска шаров-зондов с подвижных пунктов согласовываются с Федеральным агентством

воздушного транспорта.

55. В воздушном пространстве Российской Федерации, в районах локальных вооруженных конфликтов и контртеррористических операций устанавливается особый режим использования воздушного пространства.

Особый режим использования воздушного пространства устанавливается Федеральным агентством воздушного транспорта по представлению Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации.

56. Использование воздушного пространства при проведении салютов и фейерверков высотой более 50 м осуществляется с разрешения центров Единой системы. Производство салютов и фейерверков в границах проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность запрещается.

56.1. Применение лазеров и изделий на основе лазеров в направлении осуществляющих руление, взлет, посадку и полет воздушных судов запрещается, за исключением лазерных излучателей, входящих в состав оборудования, применяемого в целях обеспечения полетов воздушных судов.

(п. 56.1 введен Постановлением Правительства РФ от 19.07.2012 N 735; в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

57. Запуск и посадка космических объектов, в том числе иностранных, на территории Российской Федерации производятся в пределах границ полигонов, утвержденных Правительством Российской Федерации.

В случае аварийной ситуации и других непредвиденных обстоятельств при осуществлении космической деятельности посадка космических объектов может производиться вне границ полигонов.

Государственная корпорация по космической деятельности «Роскосмос» и Министерство обороны Российской Федерации уведомляют Федеральное агентство воздушного транспорта, заинтересованные органы государственной власти и органы местного самоуправления о районе и времени посадки космических объектов.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 18.02.2016 N 112)

58 - 60. Утратили силу. - Постановление Правительства РФ от 02.12.2017 N 1460.

61. Размещение линий связи и линий электропередачи, сооружений различного назначения вне района аэродрома (вертодрома), если их истинная высота превышает 50 м, согласовываются с территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

62. Взаимодействие органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при организации использования воздушного пространства осуществляется по каналам связи, которые организуются:

а) между органами Единой системы - Федеральным агентством воздушного транспорта;

б) между органами Единой системы и органами противовоздушной обороны - Министерством обороны Российской Федерации;

в) между органами Единой системы и пользователями воздушного пространства - соответствующими пользователями воздушного пространства.

63. Отключение каналов связи между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещается.

63(1). Порядок разработки и представления предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства Российской Федерации устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации.

(п. 63(1) введен Постановлением Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

Установление классификации воздушного пространства

64. В воздушном пространстве над территорией Российской Федерации, а также в воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, устанавливаются:

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

а) класс A - в верхнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление полетами воздушных судов;

б) класс C - в нижнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление полетами воздушных судов;

в) класс G - в воздушном пространстве, где не устанавливаются классы A и C.

65. Утратил силу. - Постановление Правительства РФ от 14.02.2017 N 182.

66. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

67. Границы классов A, C устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

Сведения о классификации воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Эшелонирование

68. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

а) до эшелона полета 290 - 300 м;

б) от эшелона полета 290 до эшелона полета 410:

300 м - между воздушными судами, допущенными к полетам с применением RVSM;

600 м:

между государственными и экспериментальными воздушными судами, не допущенными к полетам с применением RVSM, и любыми другими воздушными судами;

между государственными и экспериментальными воздушными судами, выполняющими полет в составе группы, и любыми другими воздушными судами;

между воздушным судном, внезапное ухудшение работы оборудования которого не обеспечивает выдерживания заданного эшелона полета, и любыми другими воздушными судами;

между воздушным судном, попавшим в зону сильной турбулентности, вызванной метеорологическими условиями или спутным следом, непосредственно влияющей на способность воздушного судна выдерживать заданный эшелон полета, и любыми другими воздушными судами;

между воздушным судном, выполняющим полет с отказавшей радиосвязью, и любыми другими воздушными судами.

Вход в воздушное пространство от эшелона полета 290 до эшелона полета 410 воздушным судам (кроме государственных и экспериментальных воздушных судов), не допущенных к полетам с применением RVSM, запрещен. Требования к эксплуатантам и оборудованию воздушных судов для получения допуска к полетам с применением RVSM, а также порядок контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами (мониторинг) устанавливается Министерством транспорта Российской Федерации. Допуск эксплуатантов и воздушных судов гражданской, государственной и экспериментальной авиации к полетам с применением RVSM осуществляется соответственно Федеральным агентством воздушного транспорта, Министерством обороны Российской Федерации, а

также Министерством промышленности и торговли Российской Федерации;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

в) выше эшелона полета 410 - 600 м.

(п. 68 в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

68(1) - 68(4). Утратили силу. - Постановление Правительства РФ от 08.07.2015 N 685.

69. Вертикальное эшелонирование воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации осуществляется по полукруговой системе относительно истинного меридиана согласно приложению.

(п. 69 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

70. В районе контролируемого аэродрома, в зоне аэродромного диспетчерского обслуживания, в зоне диспетчерского обслуживания подхода и в зонах ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

71. Миним. интервал вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой скорости, а также между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой и дозвуковой скорости, должен быть 1000 м.

72. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

73. Минимальный интервал между эшелоном перехода и высотой перехода должен быть не менее 300 м.

74. Утратил силу. - Постановление Правительства РФ от 08.07.2015 N 685.

75. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы горизонтального эшелонирования.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

76. Минимальные интервалы горизонтального эшелонирования при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) при районном диспетчерском обслуживании и диспетчерском обслуживании подхода - не менее 10 км;

б) при аэродромном диспетчерском обслуживании:

не менее 5 км, за исключением случаев выполнения процедур параллельных взлетов и посадок воздушных судов;

не менее 10 км в тех случаях, когда:

воздушное судно следует за воздушным судном массой 136000 кг и более;

воздушное судно пересекает след воздушного судна массой 136000 кг и более;

воздушное судно, следующее позади воздушного судна массой 136000 кг и более, использует одну и ту же взлетно-посадочную полосу или параллельные взлетно-посадочные полосы, расположенные на расстоянии менее 1000 метров между их осевыми линиями.

(п. 76 в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

77. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) между воздушными судами, следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании и (или) диспетчерском обслуживании подхода - 10 мин.;

при аэродромном диспетчерском обслуживании при выполнении маневра захода на посадку - 3 мин.;

б) при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 10 мин. в момент пересечения;

в) при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 мин. в момент пересечения;

г) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при

углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте), - 15 мин. в момент пересечения.

77(1). Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения в условиях использования контрактного автоматического зависимого наблюдения и связи «диспетчер - пилот» по линии передачи данных при движении по одному маршруту на одной высоте, по пересекающимся маршрутам на одной высоте, по одному маршруту с пересечением занятых попутных эшелонов, по одному маршруту с пересечением занятых встречных эшелонов при районном диспетчерском обслуживании устанавливаются:

100 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 10 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 22 минут;

100 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 4 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 32 минут;

60 км - при полетах в условиях навигационного обеспечения не хуже RNP 4 и максимального интервала передачи периодического донесения контрактного автоматического зависимого наблюдения не более 14 минут.

(п. 77(1) введен Постановлением Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

78. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

79 - 81. Утратили силу. - Постановление Правительства РФ от 08.07.2015 N 685.

82. Утратил силу с 17 ноября 2011 года. - Постановление Правительства РФ от 05.09.2011 N 743.

83. Дистанции и интервалы между воздушными судами при выполнении групповых полетов устанавливаются актами Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

84. Эшелонирование групп воздушных судов относительно одиночных воздушных судов (групп воздушных судов) осуществляется в соответствии с нормами вертикального и горизонтального эшелонирования.

(п. 84 в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

Правила пересечения государственной границы Российской Федерации

85. Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по воздушным коридорам пролета государственной границы Российской Федерации.

Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов вне воздушных коридоров, за исключением случаев, указанных в пункте 96 настоящих Федеральных правил, допускается только по разрешению Правительства Российской Федерации.

При выполнении международных полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения, открытым для международных полетов, воздушным коридором пролета государственной границы Российской Федерации является часть воздушного пространства в месте пересечения маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

86. Параметры воздушного коридора пролета государственной границы Российской Федерации по высоте и ширине соответствуют параметру маршрута обслуживания воздушного движения.

Воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации

обозначается географическими координатами точки пересечения оси маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

87. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации, выдаваемое в порядке, установленном пунктом 120 настоящих Федеральных правил.

(п. 87 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

88. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации российскими пользователями воздушного пространства, выполняющими полеты в воздушном пространстве над открытым морем, является разрешение на использование воздушного пространства.

89. При выполнении международного полета экипаж российского воздушного судна, оборудованного системой государственного радиолокационного опознавания, находясь над сопредельной территорией, обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации включить аппаратуру государственного радиолокационного опознавания.

При выполнении российскими воздушными судами полетов в воздушном пространстве над открытым морем аппаратура государственного радиолокационного опознавания выключается при удалении воздушного судна от береговой черты Российской Федерации на расстояние 400 км и включается при приближении к береговой черте Российской Федерации на такое же расстояние.

90. Экипаж воздушного судна обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации сообщить в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) свой номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки), местоположение, эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

При наличии каналов связи между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства согласование условий пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства. Условия пересечения государственной границы Российской Федерации сообщаются экипажу воздушного судна.

Экипаж воздушного судна, получивший условия пересечения государственной границы Российской Федерации, сообщает в орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) только фактическое время пересечения государственной границы Российской Федерации и эшелон (высоту) полета.

91. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) немедленно передает информацию о расчетном времени пересечения государственной границы Российской Федерации воздушным судном, его номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки) и эшелон (высоту) полета в орган противовоздушной обороны.

92. При отсутствии подтверждения органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации воздушным судном, выполняющим международный полет, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещает экипажу воздушного судна влет в воздушное пространство Российской Федерации и информирует об этом главный центр Единой системы.

При получении подтверждения от органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) подтверждает (при необходимости изменяет) экипажу воздушного судна эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной

границы Российской Федерации.

93. При наличии различий в системах эшелонирования, принятых в Российской Федерации и в сопредельном с Российской Федерацией государстве, смена эшелона должна быть закончена за 30 км до пересечения государственной границы Российской Федерации (границы зоны Единой системы над открытым морем), если иное не предусмотрено международными договорами (соглашениями) и другие указания органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) отсутствуют.

94. Если воздушное судно, выполняющее международный полет, после пересечения государственной границы Российской Федерации не может продолжать полет и экипаж воздушного судна принял решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется, как правило, по тому же маршруту обслуживания воздушного движения или маршруту полета. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) сообщает экипажу воздушного судна условия выполнения полета и пересечения государственной границы Российской Федерации и информирует об этом орган противовоздушной обороны.

95. Пересечение воздушным судном государственной границы Российской Федерации без радиосвязи запрещается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете после получения экипажем воздушного судна условий на пересечение государственной границы Российской Федерации. Если экипаж воздушного судна принимает решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется по тому же маршруту обслуживания воздушного движения, маршруту полета с занятием попутного эшелона.

96. Не является нарушением правил пересечения государственной границы Российской Федерации вынужденный влет в воздушное пространство Российской Федерации воздушных судов в случае аварии, стихийного бедствия, угрожающего безопасности воздушного судна, доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажирам, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств.

97. Командир воздушного судна в случае вынужденного пересечения государственной границы Российской Федерации обязан немедленно сообщить об этом в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) и в дальнейшем действовать согласно указаниям этого органа или указаниям командира дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации, поднятого в воздух для выяснения факта такого пересечения. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) оповещает о вынужденном пересечении государственной границы Российской Федерации органы противовоздушной обороны и органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

98. Воздушные суда, пересекшие государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил, признаются нарушителями государственной границы Российской Федерации.

К указанным воздушным судам органы противовоздушной обороны принимают меры в соответствии с законодательством Российской Федерации.

III. Планирование и координирование использования воздушного пространства

99. Планирование использования воздушного пространства осуществляется:

а) главным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым главный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом «а» пункта 117 настоящих Федеральных

правил;

б) региональным и зональным центрами Единой системы - в воздушном пространстве классов A и C, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных летательных аппаратов своей зоны на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым зональный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом «б» пункта 117 настоящих Федеральных правил;

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

в) районным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов A и C, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных летательных аппаратов и деятельности, не связанной с полетами воздушных судов своего района, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым районный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом «в» пункта 117 настоящих Федеральных правил.

100. Центры Единой системы осуществляют стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства.

101. Стратегическое планирование использования воздушного пространства осуществляется за 2 и более суток до дня использования воздушного пространства с целью согласования вопросов, связанных с организацией использования воздушного пространства и его обеспечением.

102. Предтактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется накануне дня использования воздушного пространства с целью распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте.

103. Тактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется в процессе выполнения суточного плана путем перераспределения воздушного пространства по времени, месту и высоте с целью обеспечения безопасности спланированной деятельности и деятельности, планы которой поступают в текущие сутки.

104. Координирование использования воздушного пространства осуществляется в целях обеспечения заявленной пользователями воздушного пространства деятельности в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства.

105. Организация планирования использования воздушного пространства осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами, утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации.

106. В процессе планирования и координирования использования воздушного пространства центры Единой системы могут вносить изменения в заявленные пользователями воздушного пространства условия использования воздушного пространства (место, время и высота). Указанные изменения должны быть доведены до лица, представляющего план использования воздушного пространства, и органов противовоздушной обороны.

107. Планы использования воздушного пространства подразделяются на:

а) планы полетов воздушных судов;

б) планы запуска шаров-зондов;

в) планы проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ.

109. План полета воздушного судна представляется пользователем воздушного пространства или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации.

План полета воздушного судна представляется для получения разрешения на использование воздушного пространства классов A и C, а также в целях уведомления органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при использовании

воздушного пространства класса G.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

Сообщение о плане полета беспилотного летательного аппарата подается для получения разрешения на использование воздушного пространства независимо от класса воздушного пространства.

110. Утратил силу. - Постановление Правительства РФ от 14.02.2017 N 182.

111. Состав (объем) информации, включаемой в сообщение о плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного плана определяются табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Сообщение экипажа с борта воздушного судна о плане полета воздушного судна при использовании воздушного пространства класса G передается по усмотрению пользователя, а при намерении использования воздушного пространства классов A и C - не менее чем за 30 минут до входа в воздушное пространство классов A и C.

В районах с высокой плотностью воздушного движения орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) доводит до экипажа воздушного судна условия или ограничения в отношении плана полета воздушного судна, представляемого с его борта.

112. Сообщения о плане полета воздушного судна передаются по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, с использованием сети Интернет, на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

Сообщение о представленном плане полета воздушного судна передается не более чем за 5 суток и не менее чем за 1 час до расчетного времени отправления.

Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна передается не менее чем за 14 суток, а изменения, вносимые в план, представляются не менее чем за 7 суток.

IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства

Разрешительный порядок использования воздушного пространства

113. Разрешительным порядком использования воздушного пространства является порядок использования воздушного пространства, при котором пользователи воздушного пространства осуществляют свою деятельность на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

114. Разрешение на использование воздушного пространства в классах A и C не требуется в случае:

а) отражения воздушного нападения или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации;

б) предотвращения и пресечения нарушений государственной границы Российской Федерации, защиты и охраны экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной полосы, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;

в) пресечения и раскрытия преступлений;

г) оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

д) поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов;

е) предотвращения и пресечения нарушений порядка использования воздушного пространства.

115. Уполномоченные лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил,

обязаны немедленно уведомить об этом соответствующие центры Единой системы и органы противовоздушной обороны и принять все необходимые меры для обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Центры Единой системы принимают все необходимые меры для обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

116. Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается:

а) для пользователей воздушного пространства, чья деятельность не связана с выполнением полетов воздушных судов и осуществляется на основании планов использования воздушного пространства (графиков) - во всем воздушном пространстве Российской Федерации;

б) для пользователей воздушного пространства, выполняющих полеты в воздушном пространстве классов A и C (за исключением деятельности, указанной в пункте 114 настоящих Федеральных правил), а также в воздушном пространстве класса G - для полетов беспилотных летательных аппаратов.

117. Разрешение на использование воздушного пространства органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) на полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов, а также пользователям воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов, выдают:

а) главный центр Единой системы:

при выполнении 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;

(пп. «а» в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

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);

(пп. «б» в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

в) районный центр Единой системы:

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства в районе Единой системы или 2 смежных районов Единой системы одной зоны Единой системы;

при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов в районе Единой системы.

118. Диспетчерское разрешение выдается органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) на основании полученного разрешения на использование воздушного пространства либо в случаях, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил, - на основании запроса командира воздушного судна.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

119. 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.

120. Разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов выдается российским и иностранным пользователям воздушного пространства Российской Федерации на основании представленного плана полета и одного из следующих документов:

а) международный договор Российской Федерации;

б) разрешение, выдаваемое Правительством Российской Федерации, на выполнение международных полетов воздушных судов иностранных государств, с которыми Российская Федерация не имеет дипломатических отношений (по представлению Министерства иностранных дел Российской Федерации), а также на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации;

в) разрешение, выдаваемое Министерством иностранных дел Российской Федерации, на выполнение международных полетов воздушных судов иностранных государств, связанных с перевозками глав государств и правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, на выполнение полетов государственных воздушных судов иностранных государств, а также на основе взаимности - на выполнение транзитных полетов воздушных судов иностранных государств, требующих использования дипломатических каналов для получения разрешений на эти полеты;

г) разрешение, выдаваемое Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для гражданской авиации;

д) разрешение, выдаваемое Генеральным штабом Вооруженных Сил Российской Федерации, на выполнение международных полетов государственных воздушных судов;

е) разрешение, указанное в пункте 121 настоящих Федеральных правил, - в случаях выполнения полета воздушным судном иностранного государства вне маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов или выполнения международного полета в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также из указанных аэропортов (аэродромов);

ж) разрешение, выдаваемое Министерством промышленности и торговли Российской Федерации в установленном им порядке, на выполнение международных полетов воздушных судов, относящихся к продукции военного назначения, изготовленных для поставки иностранному заказчику.

(пп. «ж» введен Постановлением Правительства РФ от 12.07.2016 N 668)

(п. 120 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

120(1). Для получения разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов воздушных судов гражданской авиации не требуется получение дополнительных разрешений, кроме случаев, указанных в подпункте «е» пункта 120 настоящих Федеральных правил.

Достоверность сведений, содержащихся в плане полета воздушного судна, обеспечивается лицом, представившим план полета воздушного судна.

Рассмотрение представленного плана полета воздушного судна, выдача разрешения

на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международного полета или отказ в выдаче указанного разрешения производится в течение 2 часов с момента поступления плана полета воздушного судна и разрешений, предусмотренных настоящими Федеральными правилами.

(п. 120(1) введен Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

121. Разрешение на международный полет воздушного судна в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также из указанных аэропортов (аэродромов) выдает Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Разрешение на полеты гражданских воздушных судов иностранных государств по маршрутам обслуживания воздушного движения Российской Федерации, не открытым для международных полетов, и вне этих маршрутов выдает Федеральное агентство воздушного транспорта по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации. О выдаче указанного разрешения уведомляется Министерство обороны Российской Федерации.

(п. 121 в ред. Постановления Правительства РФ от 05.09.2011 N 743)

122. Информация о разрешениях (выданных соответствующими федеральными органами исполнительной власти) на выполнение разовых международных полетов и об аннулированных разрешениях доводится до главного центра Единой системы.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства

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

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

Пользователи воздушного пространства, 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.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

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

(п. 125 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

126. 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).

(п. 126 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

127. Ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями при выполнении полетов в воздушном пространстве класса G возлагается на командира воздушного судна.

V. Организация воздушного движения

128. Организация воздушного движения включает в себя:

а) обслуживание (управление) воздушного движения;

б) организацию потоков воздушного движения;

в) организацию воздушного пространства.

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

130. Обслуживание (управление) воздушного движения включает в себя:

а) диспетчерское обслуживание воздушного движения;

б) полетно-информационное обслуживание воздушного движения;

в) аварийное оповещение.

131. Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает в себя:

а) районное диспетчерское обслуживание;

б) диспетчерское обслуживание подхода;

в) аэродромное диспетчерское обслуживание.

132. Организация потоков воздушного движения осуществляется центрами Единой системы для регулирования превышения потребностей воздушного движения над пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Организация потоков воздушного движения обеспечивается на этапах стратегического, предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства.

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

134. Организация воздушного движения осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

VI. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

135. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно 2 и более пользователями воздушного пространства устанавливается запрещение или ограничение их деятельности в определенных районах воздушного пространства Российской Федерации в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства, осуществляемое путем введения временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений.

136. Временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения устанавливаются с целью:

а) полного запрещения использования воздушного пространства, за исключением деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения;

б) частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства (место, время, высота).

137. Временный режим устанавливается главным центром Единой системы для обеспечения следующих видов деятельности:

а) выполнение полетов воздушных судов литера «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 A и C.

138. Местный режим устанавливается региональным и зональным центрами Единой системы в нижнем воздушном пространстве для обеспечения следующих видов деятельности:

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

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 C и G.

139. Местный режим на воздушных трассах и местных воздушных линиях, открытых для международных полетов, а также в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, не устанавливается.

140. Кратковременные ограничения устанавливаются главным центром, 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.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

141. Представления на установление временного и местного режимов на срок до 3 суток подаются в соответствующие центры Единой системы пользователями воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются режимы.

Временный и местный режимы вводятся соответствующими центрами Единой системы на период фактической деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых режим установлен.

142. Порядок разработки, установления, введения и снятия временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений определяется инструкцией по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, утверждаемой Министерством транспорта Российской Федерации.

143. Контроль за соблюдением временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений осуществляют центры Единой системы.

VII. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил

144. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта, органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

Контроль за использованием воздушного пространства Российской Федерации в части выявления воздушных судов - нарушителей порядка использования воздушного пространства (далее - воздушные суда-нарушители) и воздушных судов - нарушителей правил пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется Министерством обороны Российской Федерации.

145. В случае если органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) выявляется нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, информация об указанном нарушении немедленно доводится до сведения органа противовоздушной обороны и командира воздушного судна, если с ним установлена радиосвязь.

(п. 145 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

146. Органы противовоздушной обороны обеспечивают радиолокационный контроль воздушного пространства и представляют соответствующим центрам Единой системы данные о движении воздушных судов и других материальных объектов:

а) угрожающих незаконным пересечением или незаконно пересекающих государственную границу Российской Федерации;

б) являющихся неопознанными;

в) нарушающих порядок использования воздушного пространства Российской Федерации (до момента прекращения нарушения);

г) передающих сигнал «Бедствие»;

д) выполняющих полеты литеров «А» и «К»;

е) выполняющих полеты для проведения поисково-спасательных работ.

147. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации относятся:

а) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил;

б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства;

в) невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и команд дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации;

г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;

д) несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений;

е) полет группы воздушных судов в количестве, превышающем количество, указанное в плане полета воздушного судна;

ж) использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения;

з) посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);

и) несоблюдение экипажем воздушного судна правил вертикального и горизонтального эшелонирования (за исключением случаев возникновения на борту воздушного судна аварийной ситуации, требующей немедленного изменения профиля и режима полета);

(пп. «и» в ред. Постановления Правительства РФ от 08.07.2015 N 685)

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);

м) полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения.

(пп. «м» введен Постановлением Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

148. При выявлении воздушного судна-нарушителя органы противовоздушной обороны подают сигнал «Режим», означающий требование о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал «Режим» до соответствующих

центров Единой системы и приступают к действиям по прекращению нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

Центры Единой системы предупреждают командира воздушного судна-нарушителя (при наличии с ним радиосвязи) о поданном органами противовоздушной обороны сигнале «Режим» и оказывают ему помощь в прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

149. Решение о дальнейшем использовании воздушного пространства Российской Федерации, если командиром воздушного судна-нарушителя прекращено нарушение порядка его использования, принимают:

а) начальник дежурной смены главного центра Единой системы - при выполнении международных полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения;

б) начальники дежурных смен регионального и зонального центров Единой системы - при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения;

в) оперативный дежурный органа противовоздушной обороны - в остальных случаях.

(п. 149 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

150. О решении, принятом в соответствии с пунктом 149 настоящих Федеральных правил, центры Единой системы и органы противовоздушной обороны извещают друг друга, а также пользователя воздушного пространства.

(п. 150 в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

151. При незаконном пересечении государственной границы Российской Федерации, применении оружия и боевой техники Вооруженных Сил Российской Федерации по воздушному судну-нарушителю, а также при появлении в воздушном пространстве неопознанных воздушных судов и других материальных объектов в исключительных случаях органы противовоздушной обороны подают сигнал «Ковер», означающий требование немедленной посадки или вывода из соответствующего района всех воздушных судов, находящихся в воздухе, за исключением воздушных судов, привлекаемых для борьбы с воздушными судами-нарушителями и выполняющих задачи поиска и спасания.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал «Ковер», а также границы района действия указанного сигнала до соответствующих центров Единой системы.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

Центры Единой системы немедленно принимают меры по выводу воздушных судов (их посадки) из района действия сигнала «Ковер».

(в ред. Постановления Правительства РФ от 14.02.2017 N 182)

152. В случае невыполнения экипажем воздушного судна-нарушителя команды органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства такая информация немедленно доводится до органов противовоздушной обороны. Органы противовоздушной обороны применяют меры к воздушному судну-нарушителю в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Экипажи воздушных судов обязаны выполнять команды дежурных воздушных судов Вооруженных Сил Российской Федерации, применяемых для прекращения нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В случае принуждения к посадке воздушного судна-нарушителя его посадка осуществляется на аэродром (вертодром, посадочную площадку), пригодный для посадки такого типа воздушного судна.

153. При возникновении угрозы безопасности полета, в том числе связанной с актом незаконного вмешательства на борту воздушного судна, экипаж подает сигнал «Бедствие». На воздушных судах, оборудованных системой сигнализации об опасности, при нападении на экипаж дополнительно подается сигнал «ССО». При получении от экипажа воздушного

судна сигнала «Бедствие» и (или) «ССО» органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие, и немедленно передать в центры Единой системы, авиационные координационные центры поиска и спасания, а также в органы противовоздушной обороны данные о его местонахождении и другую необходимую информацию.

154. После выяснения причин нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации разрешение на дальнейшее выполнение международного полета или полета, связанного с пересечением более 2 зон Единой системы, принимает начальник дежурной смены главного центра Единой системы, а в остальных случаях - начальники дежурных смен зонального центра Единой системы.

155. По каждому случаю нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводится расследование в целях установления причин нарушений и выработки рекомендаций по их предупреждению.

156. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводятся в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации для государственной, гражданской и экспериментальной авиации, а также настоящими Федеральными правилами.

157. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в которые вовлечены воздушные суда различных видов авиации, проводятся Федеральным агентством воздушного транспорта с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос».

(в ред. Постановления Правительства РФ от 18.02.2016 N 112)

Расследование нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, которые относятся к деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, проводится Федеральным агентством воздушного транспорта.

Организация указанного расследования, а также определение состава его участников возлагаются на Федеральное агентство воздушного транспорта.

158. По результатам проведенных расследований нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и Государственная корпорация по космической деятельности «Роскосмос» разрабатывают мероприятия в целях предупреждения повторения нарушений.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 18.02.2016 N 112)

159. Регистрация нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации ведется оперативными органами Единой системы в порядке, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.

160. Нарушение требований настоящих Федеральных правил влечет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Приложение
к Федеральным правилам
использования воздушного
пространства Российской Федерации

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Список изменяющих документов
(введено Постановлением Правительства РФ от 05.09.2011 N 743 (ред. 27.09.2011))

Истинный путевой угол от 0° до 179°						Истинный путевой угол от 180° до 359°					
полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов			полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов		
эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы
010	300	1000	-	-	-	020	600	2000	-	-	-
030	900	3000	035	1050	3500	040	1200	4000	045	1350	4500
050	1500	5000	055	1700	5500	060	1850	6000	065	2000	6500
070	2150	7000	075	2300	7500	080	2450	8000	085	2600	8500
090	2750	9000	095	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	-	-	-	280	8550	28000	-	-	-
290	8850	29000	-	-	-	300	9150	30000	-	-	-
310	9450	31000	-	-	-	320	9750	32000	-	-	-
330	10050	33000	-	-	-	340	10350	34000	-	-	-
350	10650	35000	-	-	-	360	10950	36000	-	-	-
370	11300	37000	-	-	-	380	11600	38000	-	-	-

390	11900	39000	-	-	-	400	12200	40000	-	-	-
410	12500	41000	-	-	-	430	13100	43000	-	-	-
450	13700	45000	-	-	-	470	14350	47000	-	-	-
490	14950	49000	-	-	-	510	15550	51000	-	-	-
и т.д.	и т.д.	и т.д.	-	-	-	и т.д.	и т.д.	и т.д.	-	-	-

МИНИСТР ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
N 136

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
N 42

РОССИЙСКОЕ АВИАЦИОННО - КОСМИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО
N 51

ПРИКАЗ
от 31 марта 2002 года

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084, приказываем:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 января 2003 г. прилагаемые Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

2. Главнокомандующему Военно - воздушными силами, заместителю Министра транспорта Российской Федерации, заместителю Генерального директора Российского авиационно - космического агентства организовать совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти (по согласованию) разработку проектов нормативных правовых актов и служебных документов в соответствии с прилагаемыми Правилами.

3. Не применять на территории Российской Федерации Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР.*

4. Контроль за выполнением настоящего Приказа возложить на главнокомандующего Военно - воздушными силами, заместителя Министра транспорта Российской Федерации и заместителя Генерального директора Российского авиационно - космического агентства.

Министр обороны
Российской Федерации
С.ИВАНОВ

Министр транспорта
Российской Федерации
С.ФРАНК

Генеральный директор
Российского авиационно -
космического агентства
Ю.КОПТЕВ

---

* Утверждены Приказом главнокомандующего ВВС от 03.07.1985 N 161.

Приложение
к Приказу Министра обороны
Российской Федерации,
Министерства транспорта
Российской Федерации
и Российского авиационно -
космического агентства
от 31 марта 2002 г. N 136/42/51

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-136)

I. Общие положения

КонсультантПлюс: примечание.

Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 утверждены новые Федеральные правила использования воздушного пространства РФ.

1. Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации (далее именуются - Правила) разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084 (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861), стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО), принятыми для использования в практике полетов в воздушном пространстве Российской Федерации.

2. Правила устанавливают общий порядок выполнения полетов пилотируемыми воздушными судами гражданской, государственной и экспериментальной авиации в воздушном пространстве Российской Федерации. Полеты автоматических аэростатов, дистанционно - пилотируемых летательных аппаратов (далее именуются - ДПЛА) и непилотируемых летательных аппаратов выполняются по правилам, устанавливаемым специально уполномоченным органом в области обороны.

3. Правила распространяются на все воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве Российской Федерации.

4. Настоящие Правила обязательны для руководства и исполнения всеми физическими и юридическими лицами, эксплуатирующими воздушные суда, осуществляющими обслуживание (управление) воздушного движения и контроль за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

5. В случае установления факта нарушения Правил должностные лица обязаны немедленно принять меры к пресечению нарушения.

6. Нарушение требований настоящих Правил влечет за собой ответственность, установленную законодательством Российской Федерации.

7. В целях настоящих Правил применяются следующие основные понятия:

1) «аварийная стадия» - общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, тревоги или стадию бедствия;

2) «авиационные работы» - работы, выполняемые с использованием полетов воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей (ст. 114 Воздушного кодекса Российской Федерации, Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1382);

3) «аэродром» - участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления

и стоянки воздушных судов (ст. 40 Воздушного кодекса Российской Федерации);

4) «аэродром горный» - аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома, а также аэродром, расположенный на высоте 1 000 м и более над уровнем моря;

5) «аэродром запасной» - аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета;

6) «аэродром назначения» - аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

7) «аэродромное движение» - движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты воздушных судов в районе аэродрома;

8) «аэродромное диспетчерское обслуживание» - диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

9) «аэронавигационная информация» - сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения (далее именуются - РТО), необходимые для организации и выполнения полетов;

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

11) «безопасная высота полета» - высота полета, исключающая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

12) «болтанка» - беспорядочные перемещения воздушного судна, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы (болтанка считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более +/- 0,5 g; умеренной - до +/- 1,0 g; сильной - более +/- 1,0 g, а при посадке: умеренная - +/- 0,3 - 0,4 g; сильная - более +/- 0,4 g);

13) «взлет» - этап полета с момента начала ускоренного движения воздушного судна с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленных высоты и скорости полета применительно к конкретному воздушному судну;

14) «взлет аэростата» - движение аэростата в воздухе, при котором происходит увеличение высоты его полета;

15) «взлетно - посадочная полоса» - часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов (далее именуется - ВПП);

16) «видимость (дальность видимости)» - максимальное расстояние, с которого видны и опознаются объекты;

17) «видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП)» - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры. За видимость на ВПП ночью принимается видимость световых ориентиров;

18) «видимость полетная» - видимость из кабины воздушного судна в полете;

19) «видимость метеорологическая» - горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости;

20) «визуальные метеорологические условия» - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, высоты нижней границы облаков и расстояния до облаков, при которых полет выполняется по правилам визуальных полетов;

21) «визуальный заход на посадку» - заход на посадку, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

22) «воздушная обстановка» - взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства;

23) «воздушное судно» - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды (далее именуется - ВС) (ст. 32 Воздушного кодекса Российской Федерации);

24) «воздушная трасса Российской Федерации» - установленная для полетов воздушных судов часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине, обеспеченная средствами навигации и обслуживанием воздушного движения (далее именуется - воздушная трасса) (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084; Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861) (далее именуются - Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации);

25) «воздушное движение» - движение воздушных судов, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

26) «высота абсолютная» - высота, определяемая относительно уровня моря, выбранного за начало отсчета;

27) «высота истинная» - высота, определяемая от точки на земной (водной) поверхности, расположенной непосредственно под объектом измерения, до этого объекта;

28) «высота относительная» - высота, определяемая от выбранного уровня до объекта, относительно которого производится измерение;

29) «высота рельефа» - абсолютная высота рельефа местности;

30) «высота полета» - общий термин, означающий расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна;

31) «высота нижней границы облаков» - расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков;

32) «высота перехода» - высота, установленная для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе высоты полета;

33) «высота принятия решения» - высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случае, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки (далее именуется - ВПР);

34) «граница действия разрешения» - рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение;

35) «давление на аэродроме» - атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП;

36) «давление атмосферное стандартное» - установленное значение давления 1 013,25 гектопаскаля (760 мм ртутного столба или 1 013,25 мбар);

37) «дельтадром (парадром)» - участок земной поверхности со склоном, подготовленный и маркированный для размещения, взлета и посадки сверхлегких летательных аппаратов;

38) «демонстрационный полет» - полет с целью показа возможностей воздушного судна, летного мастерства (показ авиатехники, авиационный парад и т.п.);

39) «дирижабль» - аэростат, перемещающийся в атмосфере при помощи силовой установки и управляемый по высоте, направлению, скорости, дальности и продолжительности полета;

40) «заявка на полет (план полета)» - документ установленного образца, содержащий необходимые данные для обеспечения полета;

41) «запас высоты над препятствием» - минимальное расстояние по вертикали от

воздушного судна до горизонтальной поверхности, проходящей через наивысшую точку препятствия, учитываемого в установленных границах;

42) «зона аэродромная (пилотажная)» - воздушное пространство установленных размеров для отработки техники пилотирования и других полетных заданий;

43) «зона ожидания» - воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому;

44) «зона специальная» - воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, полетов на высотах ниже нижнего эшелона, на скоростях, превышающих скорость звука, пусков ракет, воздушных стрельб;

45) «зона (район) единой системы организации воздушного движения Российской Федерации» - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого соответствующие оперативные органы единой системы организации воздушного движения Российской Федерации осуществляют свои функции (далее именуется - зона (район) ЕС ОрВД) (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

46) «зональная навигация» - метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой заданной траектории с использованием технических средств;

47) «командир воздушного судна» - лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа (ст. 57 Воздушного кодекса Российской Федерации);

48) «контрольная точка аэродрома» - точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат (далее именуется - КТА);

49) «круг полетов» - установленный маршрут (схема) в районе аэродрома, по которому или по части которого выполняется набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома. Круг полетов устанавливается, как правило, на аэродромах государственной и экспериментальной авиации;

50) «маршрут зональной навигации» - маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

51) «местная воздушная линия» - установленная для полетов воздушных судов на высотах ниже нижнего эшелона часть воздушного пространства, ограниченная по высоте и ширине, обеспеченная обслуживанием воздушного движения (далее именуется - МВЛ) (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

52) «местность горная» - местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с абсолютной высотой рельефа 1 000 м и более;

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

54) «местность равнинная» - местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км;

55) «метеорологическая информация» - сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы, экипажей воздушных судов и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

56) «минимальная высота снижения» - высота, установленная для неточного захода на посадку, ниже которой снижение не может производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами (далее именуется - МВС);

57) «неточный заход на посадку» - заход на посадку по приборам без навигационного наведения по глиссаде, формируемой с помощью электронных средств;

58) «обледенение» - отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое

- при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин., умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин., сильное - более 1 мм/мин.);

59) «опасное сближение» - не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации;

60) «переходный слой» - воздушное пространство между высотой перехода и эшелоном перехода;

61) «перрон» - определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

62) «пилотаж» - преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета;

63) «плановая таблица полетов» - документ установленного образца, определяющий порядок выполнения полетов, характер заданий экипажам и очередность их выполнения. Плановая таблица полетов применяется при полетах государственной и экспериментальной авиации;

64) «площадь маневрирования» - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

65) «полет» - движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки;

66) «полет визуальный» - полет, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

67) «полет по приборам» - полет, когда пространственное положение воздушного судна, его местонахождение, а также положение относительно других материальных объектов и сооружений определяются экипажем по приборам;

68) «полетный лист (задание на полет)» - документ установленной формы, разрешающий командиру воздушного судна выполнение полета. Аэродромные полеты по утвержденной плановой таблице могут выполняться без полетных листов;

69) «порог ВПП» - начало участка ВПП, предназначенного для приземления воздушных судов;

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

71) «посадочная площадка» - участок земли, водной или иной поверхности, пригодный для взлета и посадки воздушных судов;

72) «потеря ориентировки» - ситуация, при которой экипаж воздушного судна не знает местонахождения воздушного судна;

73) «превышение аэродрома» - абсолютная высота наивысшей точки ВПП;

74) «предпосадочная прямая» - установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления;

75) «препятствие» - рельеф местности, естественные и искусственные объекты на ней, представляющие угрозу безопасности воздушного движения;

76) «приборные метеорологические условия» - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам полетов по приборам;

77) «рабочая площадь аэродрома» - часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки);

78) «расчетное время прилета (прибытия)» - расчетное время (момент) выхода воздушного судна на аэродромное навигационное средство, а при его отсутствии - на центр

ВПП (КТА);

79) «район аэродрома» - часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации и выполнения аэродромных полетов (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

80) «район аэроузла» - часть воздушного пространства установленных размеров с двумя и более близко расположенными аэродромами, для организации и выполнения полетов с которых необходимо специальное согласование и координирование (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

81) «район авиационных работ» - часть воздушного пространства, в пределах которой по установленным планам и графикам выполняются авиационные работы (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

82) «район поисково - спасательных работ» - участок земной или водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которых проводятся поисково - спасательные работы (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

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

84) «режим полета» - параметры полета воздушного судна;

85) «рубеж ухода (возврата)» - рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром количество топлива на борту воздушного судна к расчетному времени прилета (прибытия) было не менее минимального установленного;

86) «рубеж передачи управления» - рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором управление движением данного воздушного судна передается от одного органа ОВД (управления полетами) другому;

87) «руление» - движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки, а в отношении вертолетов - также перемещение над площадью маневрирования аэродрома в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли, и на скоростях, принятых для руления, то есть руление по воздуху;

88) «сверхлегкие летательные аппараты» - летательные аппараты, имеющие максимальную взлетную массу не более 495 кг, минимальную скорость полета - менее 65 км/час. Сверхлегкие летательные аппараты подразделяются на безмоторные (дельтапланы, парапланы и т.п.) и моторные (дельталеты, мотодельтапланы, мотопарапланы, автожиры, микросамолеты и т.п.) (далее именуются - СЛА);

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

90) «специальный район» - часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов могут выполняться без диспетчерского разрешения при соблюдении соответствующих правил;

91) «стадия неопределенности» - ситуация, характеризующаяся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

92) «стадия тревоги» - ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц;

93) «стадия бедствия» - ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

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

95) «точный заход на посадку» - заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глиссаде, формируемым с помощью электронных средств;

96) «чрезвычайная ситуация» - это обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного

или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей (ст. 1 Федерального закона «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»; Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 35, ст. 3648);

97) «эшелонирование» - общий термин, означающий вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

98) «эшелонирование вертикальное» - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы;

99) «эшелонирование продольное» - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

100) «эшелонирование боковое» - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

101) «эшелон полета» - установленная поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к давлению 760,0 мм ртутного столба (1013,2 гектопаскаля) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

102) «эшелон нижний (безопасный)» - ближайший к безопасной высоте полета рассчитанный и установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

103) «эшелон перехода» - установленный эшелон полета для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации).

II. Виды полетов воздушных судов

8. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации подразделяются:

а) по правилам выполнения на:

полеты по правилам визуальных полетов (далее именуются - ПВП);

полеты по правилам полетов по приборам (далее именуются - ППП);

б) по использованию элементов структуры воздушного пространства на:

трассовые полеты - по воздушным трассам или МВЛ;

маршрутные полеты - по маршрутам вне воздушных трасс и МВЛ;

маршрутно - трассовые полеты - по воздушным трассам или МВЛ и вне их;

аэродромные полеты - в районе аэродрома (аэроузла) или в дополнительно выделенном воздушном пространстве под управлением органа ОВД (управления полетами) аэродрома;

районные полеты - в пределах воздушного пространства одного района ЕС ОрВД;

зональные полеты - в пределах воздушного пространства одной зоны ЕС ОрВД;

в) по метеорологическим условиям выполнения:

в визуальных метеорологических условиях;

в приборных метеорологических условиях;

г) по количеству воздушных судов на:

одиночные полеты;

групповые полеты;

д) по времени суток на:

дневные - в период между восходом и заходом солнца;

ночные - в период между заходом и восходом солнца;

смешанные - при выполнении которых в период от взлета до посадки происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот;

е) по физико - географическим условиям, месту и способам выполнения:

над равнинной и холмистой местностью;

над горной местностью;

над безориентирной местностью и пустыней;

над водной поверхностью;

в полярных районах;

ж) по высоте выполнения:

на предельно малых высотах - до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

на малых высотах - свыше 200 м до 1 000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

на средних высотах - свыше 1 000 м до 4 000 м включительно;

на больших высотах - свыше 4 000 м до 12 000 м (до тропопаузы) включительно;

в стратосфере - свыше 12 000 м (выше тропопаузы).

Другие виды полетов определяются соответствующими актами видов авиации.

III. Минимумы

9. Минимум выполнения полетов устанавливается для аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна, вида авиационных работ.

Основными параметрами при установлении минимумов выполнения полетов являются: ВПР (МВС), высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, видимость, а дополнительно для СЛА - степень атмосферной турбулентности, болтанки.

10. Минимум аэродрома для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данной категории.

Минимум аэродрома для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данной категории.

Минимум воздушного судна для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП, позволяющему безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

Минимум воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), позволяющим безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

Минимум командира воздушного судна для полетов под облаками по ПВП устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

Командиру воздушного судна минимум для выполнения полета устанавливается в зависимости от уровня его летной подготовки.

Минимум вида авиационных работ устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ с применением правил полетов (ПВП, ППП), установленных для данного вида работ.

11. Минимумы аэродромов для взлета и посадки воздушных судов рассчитываются

в соответствии с методикой определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов.

12. В каждом конкретном случае минимумы для взлета и посадки определяются исходя из минимума аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна по наивысшему из них.

IV. Безопасные высоты (эшелоны) полета

13. Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов устанавливаются:

а) безопасная высота круга полетов над аэродромом (при его наличии);

б) безопасная высота в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

в) безопасная высота в районе аэроузла;

г) безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона;

д) нижний (безопасный) эшелон в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

е) нижний (безопасный) эшелон в районе аэроузла;

ж) нижний (безопасный) эшелон в районе ЕС ОрВД;

з) нижний (безопасный) эшелон полета по ППП (ПВП).

Расчет безопасных высот (эшелонов) полета производится в порядке согласно приложению N 1 к настоящим Правилам.

14. Безопасная высота круга полетов над аэродромом определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) составляла:

при полетах по ПВП - не менее 100 м;

при полетах по ППП - не менее 200 м.

15. Безопасная высота полета в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА, за исключением круга полетов, определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) была не менее 300 м.

Если разница в высотах препятствий в указанном районе не более 100 м, то устанавливается единая безопасная высота. При большей разнице определяются секторы (не более 4-х секторов), и безопасная высота полета устанавливается для каждого сектора. Границы секторов (кратные 5 град.) указываются относительно магнитного меридиана и должны находиться на удалении не менее 10 км от препятствий.

Высоты наивысших препятствий определяются относительно порога ВПП, имеющего меньшее превышение, и округляются в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.

16. Безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП, ППП устанавливается с таким расчетом, чтобы истинная высота полета (запас высоты над препятствием) составляла:

а) над равнинной или холмистой местностью и водным пространством:

на скоростях 300 км/ч и менее - 100 м;

на скоростях более 300 км/ч - 200 м;

б) в горной местности:

горы 2000 м и менее - 300 м;

горы выше 2000 м - 600 м.

Полеты на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП, а также по ППП с использованием средств огибания рельефа местности могут выполняться на минимальной допустимой высоте полета, устанавливаемой соответствующими актами видов авиации.

17. Нижний (безопасный) эшелон полета по ППП определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета воздушного судна над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси

маршрута) составляла не менее 600 м.

Нижний (безопасный) эшелон полета по ПВП может определяться с учетом максимального превышения препятствий в пределах ширины воздушной трассы или маршрута полета.

V. Определение, выдерживание и изменение высоты (эшелона) полета. Правила установки высотомеров

18. Полет выполняется на высоте (эшелоне) с учетом уровня подготовки экипажа, летно - технических характеристик и оборудования воздушного судна, препятствий на местности, а также воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

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

20. Изменение высоты (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.

21. Определение и выдерживание высоты (эшелона) полета производится:

а) по давлению на аэродроме - при полетах в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (районе аэроузла), от взлета до набора высоты перехода и от эшелона перехода аэродрома (аэроузла) до посадки;

б) по приведенному давлению по стандартной атмосфере - на аэродромах, открытых для международных полетов, и горных (по запросу экипажа);

в) по минимальному давлению, приведенному к уровню моря, - при полетах на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода);

г) по стандартному давлению - при полетах на высотах выше высоты перехода.

В заявках на полет, в указаниях органов ОВД (управления полетами) экипажам и докладах экипажей органам ОВД (управления полетами) указывается (сообщается) высота (эшелон) полета, определяемая (выдерживаемая) в соответствии с требованиями настоящего пункта.

22. Для единой системы перехода на отсчет высоты (эшелона) полета устанавливаются:

а) высота перехода в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

б) высота перехода в районе аэроузла;

в) высота перехода в районе ЕС ОрВД;

г) эшелон перехода в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

д) эшелон перехода в районе аэроузла;

е) эшелон перехода в районе ЕС ОрВД.

Расчеты высот перехода (эшелонов перехода) производятся в порядке согласно приложению N 1 и указываются в инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационном паспорте аэродрома и в инструкции по использованию воздушного пространства зоны ЕС ОрВД для каждого района ЕС ОрВД.

23. Порядок использования барометрических высотомеров при выполнении полетов устанавливается соответствующими актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

24. После взлета в ходе набора высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на стандартное давление производится при пересечении высоты перехода.

Высота перехода устанавливается не менее безопасной высоты полета в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА, округленной в сторону увеличения до значения, кратного 100 м.

При необходимости высота перехода может устанавливаться в районе аэроузла. В этом случае высота перехода устанавливается не менее наибольшего значения высоты перехода одного из районов аэродромов, входящего в аэроузел.

25. Полеты воздушных судов в переходном слое в режиме горизонтального полета запрещаются. Для уменьшения переходного слоя высота перехода должна располагаться как можно ближе к эшелону перехода, но не менее 300 м.

26. В ходе снижения перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление на аэродроме (на приведенное давление по стандартной атмосфере) производится при пересечении эшелона перехода района аэродрома (аэроузла).

27. Для полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное давление, приведенное к уровню моря, производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки).

При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к уровню моря, на давление на аэродроме производится при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки) по указанию органа ОВД (управления полетами) аэродрома.

28. При наборе заданного эшелона полета воздушным судном, выполнявшим полет по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к уровню моря, на стандартное давление производится на высоте перехода района ЕС ОрВД, сообщаемой экипажу органом ОВД (управления полетами), осуществляющим обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

29. При снижении воздушного судна с эшелона полета до высоты полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на минимальное давление, приведенное к уровню моря, производится на эшелоне перехода района ЕС ОрВД. Эшелон перехода района ЕС ОрВД и значение минимального давления, приведенного к уровню моря, экипажу воздушного судна сообщает орган ОВД (управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

Эшелон перехода устанавливается не ниже нижнего (безопасного) эшелона и, как правило, соответствует ему.

VI. Общие требования и правила полетов

30. Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с установленными Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации минимальными интервалами вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

Вертикальное эшелонирование осуществляется по полукруговой системе согласно приложению N 2 к настоящим Правилам.

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

32. Экипаж воздушного судна обязан выполнять полет в соответствии с полетным заданием в пределах установленных границ используемых элементов структуры воздушного пространства, выдерживать заданный режим полета, постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

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

34. При определении очередности посадки органам ОВД (управления полетами) следует исходить из необходимости предоставления посадки воздушным судам:

а) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;

б) имеющим ограниченный запас топлива;

в) на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;

г) командиры которых в случае ухудшения метеорологических условий не подготовлены к полетам в ожидаемых условиях;

д) выполняющим полет в составе группы;

е) с пассажирами.

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

36. При заходе на посадку устанавливается ВПР (МВС).

37. При полете на предпосадочной прямой командир воздушного судна обязан прекратить снижение и уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку), если:

а) наблюдаются опасные метеорологические явления или скопления птиц, представляющие угрозу для выполнения посадки;

б) до ВПР не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки.

в) в воздушном пространстве или на ВПП появились препятствия, угрожающие безопасности полета (посадки).

38. Воздушное судно, летящее на заданной высоте (эшелоне), при прочих равных условиях имеет преимущество перед воздушным судном, командир которого просит разрешение занять эту высоту (эшелон) полета. Когда несколько воздушных судов запрашивают одну и ту же высоту (эшелон) полета, то преимущество в занятии данной высоты (эшелона) полета, как правило, имеет воздушное судно, выполняющее полет на большую дальность.

39. При полетах воздушных судов на пересекающихся курсах, на одной и той же высоте (эшелоне) их командиры должны: заметивший воздушное судно слева - уменьшить, а справа - увеличить высоту полета, так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение воздушных судов.

Если изменить высоту полета невозможно (облачность, полет на малых и предельно малых высотах или наличие других ограничений), командиры воздушных судов обязаны, отвернув воздушные суда, обеспечить их безопасное расхождение.

В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах на одной высоте (эшелоне) командиры воздушных судов должны отвернуть воздушные суда вправо для их расхождения левыми бортами.

В процессе маневра расхождения командир воздушного судна обязан не терять другое воздушное судно из вида.

40. Для обгона впереди летящего воздушного судна, выполняющего полет по ППП на воздушной трассе, обгоняющему воздушному судну органом ОВД выделяется не занятый другими воздушными судами ближайший попутный эшелон полета.

41. Обгоняемое воздушное судно пользуется приоритетом, а обгоняющее воздушное судно независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, отворачивает в сторону от обгоняемого воздушного судна. Никакие последующие изменения в положении этих воздушных судов относительно друг друга не освобождают экипаж обгоняющего воздушного судна от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении безопасного удаления.

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

43. При назначении одного эшелона (высоты) для полетов воздушных судов по воздушной трассе (МВЛ) или маршруту полета одновременно по ПВП и ППП интервалы

продольного эшелонирования устанавливаются в соответствии с правилами полетов по ППП, за исключением случаев полетов в районе аэродрома.

44. При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и тому подобном, в целях обеспечения безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

В этом случае командир воздушного судна обязан, не изменяя высоты (эшелона) полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30 град. от воздушной трассы (МВЛ) или маршрута полета, сообщить об этом органу ОВД (управления полетами) и, пройдя 30 км от оси воздушной трассы (МВЛ) или маршрута полета, вывести его на прежний курс с изменением высоты (эшелона) полета до избранного.

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота.

Возврат на воздушную трассу (МВЛ) или маршрут полета производится только с разрешения органа ОВД (управления полетами).

45. Воздушное судно, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам, аэростатам, а также воздушным судам, буксирующим другие воздушные суда или какие-либо предметы. Планеры уступают путь дирижаблям и аэростатам. Дирижабли уступают путь аэростатам.

46. На всех воздушных судах, находящихся в полете, кроме воздушных судов, выполняющих боевую задачу или специальное задание, в период между заходом и восходом солнца, а также по указанию соответствующего органа ОВД (управления полетами) должны быть включены:

а) огни предотвращения столкновения (проблесковые маяки и т.п.), предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну;

б) аэронавигационные огни.

Огни, предназначенные для других целей (посадочные фары, огни направленного освещения планера и т.п.), могут использоваться наряду с огнями предотвращения столкновения для повышения заметности воздушного судна.

47. Полеты воздушных судов, кабины которых не герметизированы или не имеют кислородного оборудования с необходимым запасом кислорода, должны выполняться на высотах не более 4 000 м.

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

VII. Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома

49. Движение воздушных судов по рабочей площади аэродрома осуществляется в порядке, определенном инструкцией по производству полетов в районе аэродрома или аэронавигационным паспортом аэродрома согласно приложениям N 3, 5 к настоящим Правилам.

50. Для предотвращения столкновения воздушных судов, выполняющих руление по рабочей площади аэродрома:

при сближении двух воздушных судов на встречных курсах или на курсах, близких встречным, каждое воздушное судно останавливается и, если возможно, отворачивает вправо, соблюдая достаточный интервал;

при движении двух воздушных судов на сходящихся курсах воздушное судно, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает дорогу.

51. В период между заходом и восходом солнца на воздушных судах включаются:

аэронавигационные огни (для указания относительной траектории движения

воздушного судна);

огни, предназначенные для указания габаритов их конструкции, за исключением постоянного или какого-либо другого соответствующего освещения;

огни, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну (проблесковые маяки и т.д.);

огни (при их наличии), обозначающие работу двигателей.

Командир воздушного судна может уменьшать интенсивность или отключать проблесковые огни, если они:

а) отрицательно сказываются или могут отрицательно сказаться на выполнении его обязанностей;

б) вызывают или могут вызвать опасное ослепление лиц обслуживающего персонала аэропорта (аэродрома) или экипажей воздушных судов.

52. Спуск гидросамолетов на воду с места стоянки на берегу и подъем их из воды производится только по оборудованным спускам рулением на двигателях или буксировкой.

Выход гидросамолетов на старт и возвращение на якорную стоянку осуществляется рулением или буксировкой.

53. Выбор скорости руления (глиссирования) гидросамолета, если не было специального указания, предоставляется командиру воздушного судна. Руление на редане при расстоянии от препятствий менее 100 м запрещается.

VIII. Правила визуальных полетов

54. Полеты по ПВП выполняются в визуальных метеорологических условиях днем и ночью с максимальной осмотрительностью всего экипажа воздушного судна в соответствии с настоящими Правилами и актами видов авиации.

55. При полете по ПВП обход препятствий, наблюдаемых впереди по курсу воздушного судна и превышающих высоту его полета, производится, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м.

56. При невозможности выполнения полета по ПВП командир воздушного судна обязан перейти на выполнение полета по ППП при наличии соответствующего допуска.

Командир воздушного судна, не имеющий допуска к полетам по ППП, обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

57. При выполнении полета по ПВП экипаж воздушного судна осуществляет постоянное прослушивание радиочастот органа ОВД (управления полетами), который осуществляет обслуживание (управление) полета воздушного судна и передает донесения о своем местонахождении.

58. Командир воздушного судна обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

IX. Правила полетов по приборам

59. Полеты по ППП выполняются днем и ночью в соответствии с настоящими Правилами и актами видов авиации.

60. На воздушных судах, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять полеты по ППП запрещается.

61. Переход от полета по ППП к полету по ПВП осуществляется по согласованию с органом ОВД (управления полетами), осуществляющим обслуживание (управление) полета воздушного судна при условии обеспечения безопасности от столкновения с другими воздушными судами.

62. Решение о возможности перехода на полет по ПВП принимает командир воздушного судна. Принуждать командира воздушного судна к переходу от полета по ППП к полету по ПВП запрещается.

X. Полеты в районе аэродрома (аэроузла)

63. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома (аэроузла) или аэронавигационного паспорта аэродрома, требования которых обязаны твердо знать и точно выполнять экипажи воздушных судов, базирующихся на данном аэродроме, а также должностные лица, организующие и обеспечивающие полеты в районе аэродрома (аэроузла).

64. Необходимые сведения об аэродромах (аэроузлах) публикуются в документах аэронавигационной информации. Перелеты на аэродромы, сведения о которых не опубликованы в документах аэронавигационной информации или не доведены до экипажей воздушных судов, запрещаются.

65. До внесения сведений об изменении состояния аэродрома, работе средств связи и РТО полетов, порядке выполнения полетов и т.п. в инструкцию по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационный паспорт аэродрома, а также в документы аэронавигационной информации выполнять полеты запрещается.

Порядок представления донесений об изменениях аэронавигационной информации и их внесение в документы аэронавигационной информации определяется соответствующими документами в государственной, гражданской и экспериментальной авиации.

66. Взлет и посадка воздушных судов без разрешения органа ОВД (управления полетами) аэродрома запрещаются, за исключением случая, когда на аэродроме (посадочной площадке) орган ОВД (управления полетами) не предусмотрен. При отсутствии радиосвязи с органом ОВД (управления полетами) командир воздушного судна действует в соответствии с установленными сигналами для аэродромного движения согласно приложениям N 3, 5 к настоящим Правилам.

67. Минимальные интервалы между взлетающим и выполняющим заход на посадку воздушными судами, между поочередно взлетающими воздушными судами, а также воздушными судами, выполняющими друг за другом заход на посадку, в зависимости от их типа устанавливаются инструкцией по производству полетов в районе данного аэродрома и (или) аэронавигационным паспортом аэродрома.

68. В зависимости от наличия препятствий, населенных пунктов в районе аэродрома, а также структуры воздушного пространства устанавливается схема набора высоты после взлета, снижения и захода на посадку, ожидания посадки, выполнения полета над аэродромом (по кругу полетов, двумя разворотами на 180 градусов, с рубежа, отворотом на расчетный угол, векторение и т.п.).

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

70. Изменение траектории полета по кругу и обгон с внутренней стороны круга могут быть разрешены органом ОВД (управления полетами) аэродрома только воздушным судам, выполняющим внеочередную посадку.

71. В районе аэродрома в зависимости от выполняемых задач при необходимости устанавливаются аэродромные зоны (пилотажа, групповых полетов, полетов по приборам и др.), размеры которых определяются в соответствии с типами воздушных судов, выполняемыми в них полетными заданиями и местными условиями.

Взаимное расположение в районе аэродрома аэродромных зон, установленных маршрутов набора высоты, снижения и захода на посадку осуществляется в соответствии с пунктом 96 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

72. Командир воздушного судна до выхода из района аэродрома вылета обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами), который будет осуществлять дальнейшее обслуживание (управление) полета данного воздушного судна, и получить от него разрешение на вход в район ОВД и условия полета (информацию о полете).

73. При подходе к аэродрому посадки командир воздушного судна на установленном

рубеже обязан установить связь с органом ОВД (управления полетами) аэродрома, доложить высоту (эшелон) полета, свое местонахождение, курс следования, расчетное время прибытия и получить разрешение от органа ОВД (управления полетами) на вход в район аэродрома.

74. Вход воздушного судна в район аэродрома посадки без разрешения органа ОВД (управления полетами) данного аэродрома запрещается, за исключением случаев потери радиосвязи, когда экипаж действует в соответствии с требованиями настоящих Правил.

75. При выполнении маневра захода на посадку на высотах ниже высоты круга при отрицательных температурах наружного воздуха экипаж воздушного судна обязан выдерживать высоту с учетом температурной поправки согласно приложению N 1 к настоящим Правилам.

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

XI. Полеты в зоне ожидания

77. Зона ожидания, как правило, устанавливается над радионавигационной точкой аэродрома (коридора).

78. Правила полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для захода на посадку определяются инструкцией по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла) или аэронавигационным паспортом аэродрома согласно приложению N 4 к настоящим Правилам. Полеты в зоне ожидания производятся в соответствии с правилами эшелонирования. Нижним эшелоном зоны ожидания является эшелон перехода.

79. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания производится с разрешения органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного воздушного судна. Разрешение на занятие высоты (эшелона) полета при снижении воздушного судна дается только после получения доклада от командира воздушного судна, ранее занимавшего эту высоту, о ее освобождении.

80. Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир воздушного судна сообщает об этом органу ОВД (управления полетами), который, сообразуясь с воздушной обстановкой, должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав командиру воздушного судна порядок снижения и захода на посадку.

Требовать внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

XII. Полеты по воздушным трассам и местным воздушным линиям

81. Полеты по воздушным трассам и МВЛ в зависимости от уровня подготовки командира воздушного судна, типа воздушного судна, его оборудования и метеорологических условий выполняются на заданных высотах (эшелонах) полета.

82. Разрешение и уточненные условия на вход в воздушную трассу (МВЛ) при взлете воздушного судна с аэродрома, близко расположенного от нее, командир воздушного судна должен запросить сразу после взлета.

83. Командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин. до входа в воздушную трассу (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия входа у органа ОВД, осуществляющего обслуживание воздушного движения на воздушной трассе (МВЛ).

84. Командир воздушного судна не позднее чем за 5 мин. до выхода из воздушной трассы (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия выхода от органа ОВД (управления полетами), который будет осуществлять обслуживание (управление) полета данного воздушного судна после выхода из воздушной трассы (МВЛ).

85. Вход в воздушную трассу (МВЛ) и выход за ее пределы производятся воздушными судами в режиме горизонтального полета на высотах (эшелонах), определенных для их

полета соответствующими органами ЕС ОрВД. Высота (эшелон) входа в воздушную трассу (МВЛ) должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы. После выхода из воздушной трассы (МВЛ) изменение высоты (эшелона) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы воздушной трассы (МВЛ).

86. Командир воздушного судна обязан не позднее чем за 5 мин. до подхода к рубежу передачи управления установить радиосвязь с органом ОВД, который будет осуществлять обслуживание полета данного воздушного судна, доложить ему высоту (эшелон) полета, свое местонахождение, расчетное время и место выхода на рубеж передачи управления, получить разрешение на вход в район ОВД и условия полета (информацию о полете). О полученном разрешении командир воздушного судна докладывает органу ОВД, осуществляющему обслуживание полета данного воздушного судна.

87. При пролете района аэродрома в необходимых случаях, по указанию органа ОВД, осуществляющего обслуживание воздушного движения на воздушной трассе (МВЛ), экипаж обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами) этого аэродрома, доложить высоту (эшелон), курс и расчетное время пролета аэродрома.

XIII. Правила пересечения воздушных трасс

88. Пересечение воздушной трассы, МВЛ производится воздушными судами в режиме горизонтального полета на высотах (эшелонах), назначенных соответствующим органом ЕС ОрВД. При последовательном пересечении нескольких воздушных трасс (МВЛ) орган ОВД может дать командиру воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких воздушных трасс (МВЛ).

89. Высота (эшелон) пересечения воздушной трассы (МВЛ) должна быть занята воздушным судном не менее чем за 10 км до ее границы. После пересечения воздушной трассы (МВЛ) изменение высоты (эшелона) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы воздушной трассы (МВЛ).

XIV. Полеты по маршрутам

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

91. Маршруты полетов, как правило, не должны пересекать траектории набора высоты и снижения на аэродромах, а также директрисы стрельб и направления заходов на цель в районах полигонов.

92. Маршрут полета воздушного судна прокладывается с таким расчетом, чтобы полет выполнялся относительно других элементов структуры воздушного пространства на удалении, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

93. При пролете района аэродрома, в необходимых случаях, по указанию органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление полетом) данного воздушного судна по маршруту, экипаж обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами) этого аэродрома, доложить высоту (эшелон), курс и расчетное время пролета аэродрома.

XV. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы

94. Полеты в воздушном пространстве приграничной полосы осуществляются в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации и настоящими Правилами.

95. К выполнению полетных заданий в воздушном пространстве приграничной полосы без пересечения Государственной границы Российской Федерации допускаются экипажи воздушных судов после изучения ими особенностей полетов в данном районе,

проверки знания этих особенностей.

96. Экипажи, выполняющие полеты в воздушном пространстве приграничной полосы, должны иметь на борту карту установленного масштаба с обозначенными на ней линией Государственной границы Российской Федерации, приграничной полосы и с указанием ограничительных пеленгов.

97. Полеты воздушных судов, не оборудованных системой радиолокационного опознавания (кроме случаев, оговоренных в заявке на полет) и средствами связи, а также воздушных судов, не имеющих двусторонней радиосвязи с органами ОВД (управления полетами), в воздушном пространстве приграничной полосы запрещаются.

98. В воздушном пространстве приграничной полосы вынужденные отклонения от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета производятся, как правило, в сторону от Государственной границы Российской Федерации с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

99. В случае, когда вынужденное отклонение от воздушной трассы, МВЛ или маршрута полета может привести к нарушению Государственной границы Российской Федерации, командир воздушного судна обязан прекратить выполнение задания, принять решение о возвращении на аэродром вылета или производстве посадки на ближайшем запасном аэродроме с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

100. О не предусмотренном в заявке случае оставления воздушного судна вне аэродрома (площадки) в приграничной полосе пользователь воздушного пространства должен немедленно сообщить о местонахождении воздушного судна в соответствующие органы ЕС ОрВД, органы ВВС и ПВО.

XVI. Полеты в специальных районах

101. Полеты в специальных районах осуществляются на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации и инструкцией по использованию воздушного пространства зоны ЕС ОрВД.

102. Командир воздушного судна обязан:

проинформировать соответствующий орган ЕС ОрВД о времени начала выполнения полета, маршруте (районе) и высоте полета;

получить у соответствующего органа ЕС ОрВД непосредственно, через другие органы ОВД (управления полетами) или через воздушные суда, находящиеся в полете, необходимую аэронавигационную информацию о воздушной обстановке и минимальном давлении, приведенном к уровню моря в специальном районе. Без получения данной информации выполнение полета запрещается.

103. При планировании полета с выходом за пределы границ специального района командир воздушного судна обязан подать заявку на ИВП в соответствующий орган ЕС ОрВД и получить разрешение на его использование.

104. Вынужденный выход воздушного судна за пределы границ специального района осуществляется только с разрешения соответствующего органа ЕС ОрВД.

105. Влет воздушного судна в зону ограничения полетов, запретную или опасную зоны при выполнении полета в специальном районе запрещается.

106. По завершении полета командир воздушного судна (пользователь воздушного пространства, организующий полеты в специальном районе) обязан сообщить об этом в соответствующий орган ЕС ОрВД.

XVII. Особенности полетов над населенными пунктами

107. Полеты воздушных судов над населенными пунктами выполняются в

соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации.

108. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать установленную высоту (эшелон) полета, командир воздушного судна обязан обойти населенный пункт, как правило, с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

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

XVIII. Полеты с палубы военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы

110. Организация полетов с палубы военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы определяется инструкцией по производству полетов с палубы военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы.

111. Выполнение взлетов и посадок воздушных судов на палубу военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы запрещается при выполнении циркуляции военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы, а также изменении их курса и (или) хода.

112. Положение военных кораблей (невоенных судов), плавучих платформ в ордере (конвое) при одновременных полетах с нескольких военных кораблей (невоенных судов) и плавучих платформ должно обеспечить выполнение взлета, посадки, маневра в зонах без предварительного эшелонирования воздушных судов по высотам.

113. При полетах ночью в интересах безопасности запрещается непредусмотренное включение прожекторов, открытых огней изменяемой и постоянной яркости и направление светового потока в сторону военного корабля (невоенного судна) и плавучей платформы, на которых осуществляются взлет и посадка воздушных судов.

XIX. Полеты в районах авиационных работ

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

115. Правила полетов по различным видам авиационных работ устанавливаются соответствующими актами видов авиации.

116. Высоты (эшелоны) полета, занятые воздушными судами, выполняющими авиационные работы в установленном районе, должны быть свободны от других воздушных судов.

117. Командир воздушного судна, выполняющего авиационные работы, имеет право изменять маршрут полета и место посадки в пределах района авиационных работ с предварительным уведомлением об этом органа ОВД (управления полетами).

118. Командиру воздушного судна выполнять полеты с нарушением норм предельной загрузки, взлетной и посадочной массы воздушного судна при выполнении авиационных работ запрещается.

XX. Полеты в зонах чрезвычайных ситуаций

119. Полеты в зонах чрезвычайных ситуаций выполняются по ПВП, ППП в условиях минимумов, установленных для каждого вида работ, воздушного судна и командира воздушного судна, в соответствии с настоящими Правилами, актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

120. Высоты (эшелоны) полета, занятые воздушными судами, выполняющими полеты по обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны быть свободными от других воздушных судов.

XXI. Полеты при поиске и спасании

121. Командир любого воздушного судна при обнаружении терпящего бедствие воздушного или надводного судна выполняет указания органа ОВД (управления полетами) и обязан, в случаях когда он в состоянии это осуществить, выполнить следующие действия:

а) вести наблюдение за судном, терпящим бедствие;

б) принять меры, которые могут облегчить определение местонахождения воздушного или надводного судна, если данные об этом у соответствующего органа ОВД (управления полетами) отсутствовали;

в) сообщить органу ОВД (управления полетами), по возможности:

тип, опознавательные знаки и состояние воздушного судна, терпящего бедствие;

его местонахождение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;

время наблюдения в часах и минутах;

количество замеченных людей;

факт покидания людьми воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

количество людей, находящихся на поверхности воды;

физическое состояние людей.

122. Командир воздушного судна, не являющегося поисково - спасательным воздушным судном, прибывший первым на место происшествия, руководит действиями всех других прибывающих позже воздушных судов до прибытия на место происшествия первого поисково - спасательного воздушного судна.

XXII. Полеты вертолетов

123. Полеты на вертолетах выполняются с аэродромов (вертодромов) или посадочных площадок.

124. На аэродромах, используемых одновременно для полетов самолетов и вертолетов, при необходимости, оборудуются площадки с отдельным стартом для вертолетов. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

125. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

а) до воздушных судов - двух диаметров несущего винта;

б) до других препятствий - половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

в) до препятствий над палубами военных кораблей (невоенных судов) и плавучих платформ - согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

126. Висение и перемещение вертолета на высоте до 10 м разрешается при видимости не менее 500 м и высоте облаков не ниже 50 м независимо от минимума командира вертолета. Разрешается взлет и посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

127. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при метеоусловиях, соответствующих минимуму командира вертолета. О своих действиях он, по возможности, информирует орган ОВД (управления полетами), который осуществляет обслуживание (управление) полета данного вертолета.

128. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле, - на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

129. Порядок выполнения посадки на подобранную с воздуха площадку, состояние которой неизвестно, определяется соответствующими актами видов авиации.

130. Запрещаются висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при

отсутствии вертикальной или горизонтальной видимости.

XXIII. Полеты гидросамолетов

131. Полеты гидросамолетов производятся с гидроаэродромов. Границы акватории гидроаэродрома устанавливаются с учетом обеспечения безопасности взлета и посадки и обозначаются ограничительными буями и вехами, ночью - огнями. Места для руления, взлета и посадки, непосредственно прилегающие к ВПП и якорной стоянке, должны быть обозначены. При наличии приливов и отливов в акватории гидроаэродрома обозначения ставятся на малую воду.

132. Взлет и посадка гидросамолетов при скорости ветра более 5 м/с, как правило, производится против ветра, а при меньшей скорости ветра - вдоль гребня наката.

133. Взлет и посадка гидросамолета на ветровой волне производятся против ветра, а на волне зыби - вдоль фронта волны с упреждением 5 - 10 градусов в сторону движения волны.

134. Посадка гидросамолета в штиль при зеркальной поверхности воды производится на гидроаэродром со специально оборудованным стартом. При отсутствии на гидроаэродроме такого старта посадка разрешается гидросамолетам, оснащенным аппаратурой, обеспечивающей посадку на зеркальную поверхность.

135. Посадка на воду ночью вне гидроаэродрома может выполняться при соответствующей оснащенности места приводнения светотехническими средствами, установленными на плавательных средствах или сбросом их с воздушного судна.

136. Взлет и посадка гидросамолетов на воду при наличии льдин или других предметов, плавающих в зоне взлета и посадки, запрещается. При выполнении задач поиска и спасания посадка гидросамолетов в указанных условиях производится в подветренной части разводья.

XXIV. Полеты пилотируемых аэростатов

137. Полеты пилотируемых аэростатов осуществляются по ПВП, ППП в выделенном воздушном пространстве, свободном от полетов других воздушных судов.

138. Маршрут свободного полета пилотируемого аэростата указывается по осевой линии сектора планируемого направления полета, рассчитанного исходя из прогнозируемых метеорологических условий.

139. Групповой пилотируемый полет тепловые аэростаты могут выполнять в связке. При этом посадка производится группой без расцепки или раздельно с предварительным роспуском в полете.

140. Допускается вход пилотируемого аэростата в слоистую облачность нижнего яруса с последующим выполнением полета над верхней кромкой облаков нижнего яруса.

XXV. Полеты сверхлегких летательных аппаратов

141. Полеты СЛА в районах аэродромов, постоянных и временных площадок СЛА, дельтадромов (парадромов), а также подобранных на период полетов площадках, естественных склонах выполняются в соответствии с инструкциями по производству полетов в данных районах, утверждаемыми руководителем организации, организующей полеты, или командиром воздушного судна, выполняющим полеты, по согласованию с соответствующим военным сектором органа ЕС ОрВД.

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

143. Полеты СЛА в зависимости от их цели, задания, а также установленного оборудования могут выполнятся с радиосвязью или без радиосвязи. При выполнении полетов СЛА управление воздушными судами с земли осуществляется знаками и

сигналами в соответствии с курсами подготовки летного состава по классам СЛА и согласно приложениям N 3, 5.

XXVI. Полеты на буксировку

144. Правила буксировки воздушным судном другого воздушного судна или какого-либо груза устанавливаются соответствующими актами видов авиации.

XXVII. Полеты на сверхзвуковых скоростях

145. Полет воздушного судна на сверхзвуковой скорости разрешается на эшелоне не менее 11 100 м, а на меньших высотах (эшелонах) - в специальных зонах.

146. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и другим воздушным судном должен быть 1 000 м вне зависимости от скорости полета последнего.

147. При выполнении боевых задач по охране и обороне Государственной границы и территории Российской Федерации указанные ограничения не применяются.

XXVIII. Требования к безопасности полетов воздушных судов при выполнении демонстрационных полетов

148. Демонстрационные полеты выполняются в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации и настоящими Правилами.

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

150. При выполнении демонстрационных полетов пилотаж (проходы) необходимо выполнять в пределах пилотажной зоны строго по ее оси, не уклоняясь в сторону зрителей ближе ограничительной линии 200 м.

151. Одновременные полеты в зоне пилотажа нескольких воздушных судов (групп) допускаются при условии эшелонирования их по высоте на интервалы, обеспечивающие безопасность полетов. На одной высоте должно находиться одно воздушное судно или группа воздушных судов под единым управлением.

152. При выполнении демонстрационных полетов запрещается:

на многодвигательных воздушных судах преднамеренная остановка одного или нескольких двигателей;

полеты на сверхзвуковой скорости;

находиться на борту воздушного судна лицам, не являющимся членами экипажа;

пролет над зоной, отведенной для зрителей.

XXIX. Групповые полеты

153. Групповым считается полет, выполняемый на установленных единым планом полета интервалах и дистанциях между воздушными судами, при которых им не требуется по отношению друг к другу соблюдать установленные Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации нормы вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

154. В групповом полете один из командиров воздушных судов является старшим по отношению к другим. Он отвечает за соблюдение всеми воздушными судами группы плана полета, ведет радиообмен с органами ОВД (управления полетами) от момента сбора группы после взлета и до ее роспуска перед посадкой.

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

XXX. Дозаправка топливом в полете

156. Дозаправка топливом в полете выполняется днем и ночью в соответствии с актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

157. Дозаправка топливом в полете в условиях умеренной и сильной турбулентности запрещается.

XXXI. Полеты в условиях обледенения

158. Полеты в условиях обледенения с неисправной или невключенной противообледенительной системой запрещаются.

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

160. В случаях, когда обледенение угрожает безопасности полета, командир воздушного судна обязан принять все возможные меры для немедленного выхода из опасной зоны с докладом соответствующему органу ОВД (управления полетами), который обязан с учетом воздушной обстановки обеспечить экипажу воздушного судна необходимые условия полета.

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

XXXII. Полеты в условиях грозовой деятельности и сильных ливневых осадков

162. При подходе воздушного судна к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир воздушного судна обязан оценить возможность продолжения полета и принять решение на обход зоны грозовой деятельности и ливневых осадков, согласовав свои действия с органом ОВД (управления полетами).

Воздушным судам запрещается преднамеренно входить в кучево - дождевую (грозовую), мощно - кучевую облачность и сильные ливневые осадки, за исключением полетов по специальным заданиям.

163. Полеты по правилам ППП в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков без наличия бортовых РЛС или при отсутствии наземного радиолокационного контроля запрещаются.

При обнаружении в полете кучево - дождевых (грозовых) и мощно - кучевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 15 км от ближней границы отметки облака на экране РЛС. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами может производиться в том месте, где расстояние между границами отметок облаков на экране РЛС не менее 50 км.

164. При полетах по ПВП обход кучево - дождевых (грозовых) и мощно - кучевых облаков на заданной высоте (эшелоне) осуществляется на безопасном удалении, исключающем попадание воздушного судна в кучево - дождевые (грозовые) и мощно - кучевые облака.

165. Полеты над кучево - дождевыми (грозовыми) и мощно - кучевыми облаками могут выполняться на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет воздушного судна над верхней границей облаков с превышением не менее 500 м.

166. Полеты под кучево - дождевыми (грозовыми) и мощно - кучевыми облаками при крайней необходимости могут выполняться только днем над равнинной местностью по ПВП без входа в зону ливневых осадков. При этом высота (эшелон) полета воздушного судна должна быть не менее безопасной высоты (эшелона) полета, а принижение

воздушного судна от нижней границы облаков - не менее 200 м.

167. При невозможности обойти кучево - дождевую (грозовую) и мощно - кучевую облачность командир воздушного судна, по согласованию с органом ОВД (управления полетами), обязан прекратить выполнение полетного задания и следовать на запасной аэродром.

168. В случае непреднамеренного попадания воздушного судна в кучево - дождевую (грозовую), мощно - кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир воздушного судна обязан принять меры к немедленному выходу из них.

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

XXXIII. Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

170. В случае попадания в сильную болтанку командир воздушного судна обязан доложить об этом соответствующему органу ОВД (управления полетами) и принять меры к выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности - произвести посадку на запасном аэродроме.

171. При попадании воздушного судна в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир воздушного судна имеет право изменить высоту (эшелон) полета, действуя в соответствии с пунктом 44 настоящих Правил.

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

173. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях повышенной турбулентности воздуха (болтанки) запрещаются. При возникновении болтанки экипажи пилотируемых аэростатов, СЛА обязаны произвести посадку на ближайшую пригодную для этого площадку или аэродром.

XXXIV. Полеты в условиях повышенной электрической активности атмосферы

174. При появлении признаков повышенной электрической активности атмосферы командир воздушного судна действует в соответствии с актами видов авиации, руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа с докладом об этом органу ОВД (управления полетами).

175. При возникновении угрозы безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командир воздушного судна имеет право действовать в соответствии с пунктом 44 настоящих Правил.

XXXV. Полеты в условиях пыльной бури

176. При встрече с пыльной бурей командир воздушного судна обязан доложить об этом органу ОВД (управления полетами), обойти ее или пройти над ней.

177. В случае попадания в пыльную бурю командир воздушного судна, выполняющий полет по ПВП, обязан перейти на полет по ППП или выйти из пыльной бури, доложив об этом и об условиях полета соответствующему органу ОВД (управления полетами).

178. Полеты на малых и предельно малых высотах через зоны пыльной бури запрещаются.

179. Посадка в условиях пыльной бури запрещается. Командиру вертолета в этих случаях разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха, вне зоны пыльной бури.

180. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях пыльной бури запрещаются.

XXXVI. Полеты в условиях горной местности

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

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

183. Выполнение полета по ПВП в ущельях и горных долинах разрешается при условии, что наличие препятствий не потребует от экипажа воздушного судна выполнения маневра с большими значениями крена и тангажа, увеличения тяги двигателя (двигателей) до номинальной.

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

185. При полете по ППП снижение воздушного судна ниже нижнего (безопасного) эшелона разрешается выполнять только после пролета установленного рубежа начала снижения при знании экипажем воздушного судна точного его местонахождения.

186. При отсутствии непрерывного радиолокационного (технического) контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение воздушного судна ниже нижнего (безопасного) эшелона с последующим заходом на посадку по установленной схеме разрешается выполнять только после выхода воздушного судна на РТС аэродрома и определения его местонахождения.

XXXVII. Полеты над безориентирной местностью и пустыней

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

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

XXXVIII. Полеты над водной поверхностью

190. При полетах над акваторией морей (океанов), других крупных водоемов экипаж воздушного судна обязан знать береговую черту, расположение и режим работы береговых и островных свето- и радиомаяков, порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, правила приводнения с парашютом (при их наличии) и вынужденной посадки воздушного судна на воду, а также правила пользования бортовыми индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами.

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

192. На аэродромах, где посадка воздушных судов производится со стороны моря или взлет выполняется в сторону моря, выделяются поисковые и спасательные силы и средства (катера, спасательные команды и т.п.), которые во время полетов должны находиться в готовности к немедленному проведению спасательных работ.

193. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта.

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

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

XXXIX. Полеты в полярных районах

196. При полетах в полярных районах экипаж воздушного судна обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим и особенности работы средств связи и РТО полетов, а также дальность их действия.

197. К выполнению полетных заданий в полярных районах допускаются только специально подготовленные экипажи.

198. Полеты в полярных районах должны выполняться на воздушных судах, оснащенных специальным оборудованием для выполнения таких полетов.

199. При выполнении полетов в полярных районах командир воздушного судна независимо от запроса органа ОВД (управления полетами) обязан каждые 30 мин. сообщать ему свое местонахождение.

200. При выполнении авиационных работ на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в полярных районах полеты воздушных судов выполняются только в паре.

201. Для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление полос указывается от истинного меридиана.

202. Подбор площадок с воздуха для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды производится днем при метеоусловиях:

видимость - не менее 10 км;

высота нижней границы облаков - не менее 300 м;

облачность - не более 5 баллов;

прямое солнечное освещение.

203. Минимумы для авиационных работ, выполняемых в полярных районах, устанавливаются соответствующими актами видов авиации.

204. Полеты в полярных районах выполняются без нанесения ущерба их фауне и флоре.

XL. Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

205. Перед принятием решения на вылет командир воздушного судна обязан учитывать информацию органа ОВД (управления полетами) об орнитологической обстановке в районе аэродрома и на маршруте полета.

206. Перед выполнением взлета, получив информацию от органа ОВД (управления полетами) об усложнении орнитологической обстановки, командир воздушного судна обязан оценить возможность выполнения полета. Взлет в этих условиях производится с включенными фарами.

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

208. При подходе к аэродрому посадки, после получения информации от органа ОВД (управления полетами) о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц, экипажу необходимо:

повысить осмотрительность;

включить (выпустить) фары;

повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

при необходимости уйти на второй круг.

XLI. Полеты на малых и предельно малых высотах

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

210. При полете на малых и предельно малых высотах по ПВП в случае попадания

в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшего пилотирования по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП, доложить органу ОВД (управления полетами) и занять безопасную высоту полета или нижний (безопасный) эшелон полета.

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

XLII. Полеты в стратосфере

212. При полетах в стратосфере экипаж воздушного судна обязан знать особенности пилотирования и навигации в стратосфере.

Правила и порядок выполнения полетов в стратосфере определяются соответствующими актами видов авиации, а также руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

XLIII. Правила полетов воздушных судов при возникновении угрозы безопасности полета, в том числе связанной с актом незаконного вмешательства на борту воздушного судна

213. Экипаж воздушного судна, терпящего бедствие, имеет право пользоваться любыми имеющимися в его распоряжении средствами для привлечения внимания, извещения о своем местонахождении и получения помощи. Командир воздушного судна передает сигналы и сообщения о бедствии согласно приложению N 6 к настоящим Правилам.

214. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, командир воздушного судна имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание воздушного судна, если экипаж и пассажиры обеспечены индивидуальными средствами спасения.

215. Командир оставляет воздушное судно последним, если иной порядок не определен руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

216. В воздушном пространстве Российской Федерации все воздушные суда обеспечиваются аварийным оповещением.

217. Экипаж воздушного судна, при акте незаконного вмешательства на его борту, обязан любыми способами попытаться уведомить орган ОВД (управления полетами) об этом, а также о любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами. Если воздушное судно оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то установить на ответчике режим «А» и код 7500.

218. При получении от экипажа воздушного судна сигнала «Бедствие» и (или) «ССО» все органы ОВД (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие.

XLIV. Попадание в метеоусловия, к полетам в которых экипаж воздушного судна не подготовлен

219. При попадании в метеоусловия, к полетам в которых экипаж не подготовлен, командир воздушного судна обязан доложить об этом органу ОВД (управления полетами), принять все возможные меры к выходу из них и в зависимости от обстановки продолжить или прекратить выполнение задания.

220. Если при снижении на посадочной прямой экипажем не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение воздушного судна в пространстве относительно заданной траектории полета не обеспечивает безопасной посадки, командир воздушного судна по достижении

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

221. В случае, когда к моменту прибытия воздушного судна погода в районе аэродрома оказалась ниже установленного минимума для выполнения посадки и нет возможности по запасу топлива и состоянию авиационной техники произвести посадку на запасном аэродроме или использовать спасательные средства, руководитель полетов (диспетчер) данного аэродрома обязан принять все возможные меры для обеспечения посадки воздушного судна. Решение на выполнение посадки принимает командир воздушного судна.

XLV. Потеря ориентировки

222. Ориентировка считается полностью потерянной, если в результате принятых мер не определено местонахождение воздушного судна.

Ориентировка считается временно потерянной, если в результате принятых мер определено местонахождение воздушного судна.

223. При потере ориентировки командир воздушного судна обязан:

а) включить сигнал «Бедствие»;

б) передать по радио сигнал «Полюс»;

в) доложить органу ОВД (управления полетами) об остатке топлива и условиях полета;

г) с разрешения органа ОВД (управления полетами) занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения воздушного судна наземными радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;

д) применить наиболее эффективный в данных условиях (рекомендованный для данного района полетов) способ восстановления ориентировки, согласуя свои действия с органом ОВД (управления полетами);

е) в случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива и до наступления темноты, произвести посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

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

225. При потере ориентировки вблизи Государственной границы Российской Федерации командир воздушного судна должен немедленно взять курс от Государственной границы вглубь территории Российской Федерации.

В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.

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

227. Экипаж пилотируемого аэростата, если не удалось в течение одного часа восстановить потерянную ориентировку, обязан произвести посадку у ближайшего населенного пункта.

Экипаж пилотируемого аэростата при потере ориентировки в приграничной полосе, а также при возможности входа в запретную зону обязан произвести посадку немедленно.

XLVI. Вынужденная посадка вне аэродрома

228. В случае крайней необходимости при невозможности продолжения полета командир воздушного судна имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, он обязан по возможности сообщить органу ОВД (управления полетами) о предполагаемых месте и времени посадки.

О предстоящей вынужденной посадке вне аэродрома командир воздушного судна предупреждает всех членов экипажа и информирует пассажиров.

229. В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям службы поиска и спасения.

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

231. Вынужденная посадка гидросамолета в море производится как можно ближе к берегу или кораблю (судну).

Вынужденная посадка гидросамолета в море ночью, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, производится, если возможно, по лунной дорожке с применением бортового светотехнического оборудования. Для обнаружения гидросамолета, совершившего вынужденную посадку в море ночью, аэронавигационные и проблесковые огни после посадки остаются включенными.

XLVII. Отказ систем (агрегатов) воздушного судна, приводящий к необходимости изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке

232. При отказе систем (агрегатов) воздушного судна, вызывающих необходимость изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке, командир воздушного судна обязан:

а) при полете по ПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;

б) при полете по ППП по возможности перейти на полет по ПВП, а когда нет уверенности в безопасности такого перехода, но имеется техническая возможность продолжения полета, необходимо следовать в район, где возможен переход на полет по ПВП, или следовать указаниям органа ОВД (управления полетами).

XLVIII. Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

233. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 мин. при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или орган ОВД (управления полетами) не отвечает.

234. При потере радиосвязи командир воздушного судна обязан включить сигнал «Бедствие» и, используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие воздушные суда. В таких случаях, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121,5 МГц.

235. При потере радиосвязи экипаж воздушного судна во всех случаях обязан продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях, условиях полета, используя для приема команд все имеющиеся на воздушном судне радиосредства.

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

237. В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса воздушного судна превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир воздушного судна имеет право:

а) следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД (управления полетами);

б) следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД (управления полетами) или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального

эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

238. При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) командир воздушного судна имеет право произвести посадку на аэродроме вылета по установленной схеме снижения и захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме вылета командир воздушного судна принимает решение о следовании на аэродром назначения или на запасной аэродром в соответствии с пунктом 237 настоящих Правил.

239. При потере радиосвязи после набора заданного органом ОВД (управления полетами) эшелона (высоты) полет на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром вылета - на ближайшем нижнем эшелоне. В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на аэродром вылета необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

240. При потере радиосвязи на этапе снижения командир воздушного судна обязан занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме. При невозможности произвести посадку на аэродроме назначения командир воздушного судна имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленных для полетов без радиосвязи эшелонах 4200 (4500) или 7200 (7500) в зависимости от направления полета.

241. В случае, когда радиосвязь была потеряна при выполнении полета на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполняется на установленной ранее органом ОВД (управления полетами) высоте.

242. Возвращение на аэродром вылета необходимо выполнять по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи, за исключением случаев, когда вход в район аэродрома (аэроузла) осуществляется по коридорам, не совпадающим с коридорами выхода. В этом случае экипаж воздушного судна должен выполнять полет в соответствии с документами аэронавигационной информации.

243. Снижение и заход на посадку на основном или запасном аэродроме при потере радиосвязи командир воздушного судна обязан производить в соответствии с данными, указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осмотрительности. При отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации для запасного аэродрома снижение для захода на посадку разрешается производить от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома.

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

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

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

XLIX. Отказ радиолокационных средств в районе ОВД, радиотехнических средств на аэродроме посадки

247. При получении сообщения от органа ОВД (управления полетами) об отказе радиолокационных средств в районе ОВД командир воздушного судна, выполняющий полет в данном районе, обязан:

а) при полете по ППП - продолжать полет, соблюдая заданные высоту (эшелон) и

скорость;

б) при полете по ПВП - усилить осмотрительность;

в) следить за воздушной обстановкой по радиообмену воздушных судов и органа ОВД (управления полетами).

248. При отказе средств РТО посадки на аэродроме и невозможности по метеорологическим условиям визуальной посадки командир воздушного судна обязан уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку) и следовать на запасной аэродром. При невозможности ухода на запасной аэродром по причине недостатка топлива или неисправности авиационной техники командир воздушного судна действует в соответствии с актами видов авиации.

L. Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров)

249. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира командир воздушного судна обязан организовать оказание ему возможной медицинской помощи и в зависимости от обстановки принять решение о продолжении или прекращении выполнения задания.

Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию командира воздушного судна выполняет другой член экипажа.

250. Порядок действий экипажа воздушного судна при внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении командира воздушного судна, когда он не может продолжать выполнение своих функциональных обязанностей, определяется соответствующими актами видов авиации.

251. Порядок действий экипажей и органов ОВД (управления полетами) при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящих Правилах, определяется соответствующими актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

LI. Правила действий воздушного судна - перехватчика и воздушного судна-нарушителя

252. К воздушным судам - нарушителям относятся воздушные суда, допустившие нарушение использования воздушного пространства Российской Федерации в соответствии с перечнем нарушений, указанных в пункте 76 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации.

253. При нарушении использования воздушного пространства Российской Федерации командиру воздушного судна - нарушителя необходимо:

а) немедленно выполнить указания перехватчика, подтверждая принятие сигналов - команд соответствующими сигналами - ответами согласно приложению N 7 к настоящим Правилам;

б) оповестить о перехвате орган ОВД (управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного воздушного судна;

в) попытаться установить радиосвязь с перехватчиком или соответствующим органом ВВС и ПВО, осуществляющим управление перехватом, передачей общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц и, если связь не установлена, дублировать свой вызов на частоте 243 МГц, сообщая свой бортовой номер (позывной), местонахождение воздушного судна, а также характер полета;

г) если воздушное судно оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то при отсутствии других указаний органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного воздушного судна, установить на ответчике режим «А» и код 7700.

254. Если невозможно установить связь с перехватчиком на общепонятном языке,

необходимо предпринять попытку передать основную информацию и подтвердить принятие указаний путем использования следующих фраз на английском языке:

Вас понял, выполняю (WILCO);

выполнить не могу (CAN NOT);

повторите Ваше указание (REPEAT);

потерял ориентировку (AM LOST);

терплю бедствие (MAYDAY);

захвачен (HIJACK);

требую совершить посадку (LAND);

требую снизиться (DESCEND).

255. Во время выполнения перехвата воздушного судна - нарушителя орган ВВС и ПВО, осуществляющий управление перехватом, и экипаж воздушного судна - перехватчика должны предпринять попытку установить двустороннюю радиосвязь на общепонятном языке с экипажем перехватываемого воздушного судна на аварийной частоте 121,5 МГц.

256. Если радиосвязь на общепонятном языке установить невозможно, экипаж перехватчика использует следующие фразы на английском языке:

следуйте за мной (FOLLOW);

снижайтесь для выполнения посадки (DESCEND);

садитесь на этот аэродром (YOU LAND);

следуйте своим курсом (PROCEED).

257. Если указания, полученные по радио из каких-либо источников, противоречат сигналам - командам, передаваемым экипажем перехватчика визуально, экипаж перехватываемого воздушного судна должен немедленно запросить разъяснения, продолжая одновременно выполнять сигналы - команды перехватчика.

258. Если указания, полученные экипажем перехватываемого воздушного судна по радио из каких-либо источников, противоречат указаниям, передаваемым экипажем перехватчика по радио, экипаж перехватываемого воздушного судна должен немедленно запросить разъяснения, в то же время продолжая выполнять указания, передаваемые по радио экипажем перехватчика.

259. Конечными целями перехвата воздушного судна - нарушителя могут быть:

а) опознавание воздушного судна;

б) оказание помощи экипажу воздушного судна в выходе на линию заданного пути;

в) вывод воздушного судна за пределы воздушного пространства Российской Федерации;

г) направление воздушного судна в сторону от Государственной границы, запретной зоны или зоны ограничения полетов;

д) принуждение к посадке на аэродром (или площадку), пригодный для безопасной посадки воздушного судна данного типа.

260. Осуществлять учебные перехваты гражданских воздушных судов, а также других воздушных судов, не предусмотренных для этих целей в задании на полет, запрещается.

LII. Общие правила радиосвязи между экипажем воздушного судна и органом ОВД (управления полетами)

261. Органам ОВД (управления полетами) запрещается запрашивать по радио экипажи государственных и экспериментальных воздушных судов, а также экипажи гражданских воздушных судов, выполняющих литерные полеты, а экипажам - сообщать открытым текстом о маршруте и цели полета, аэродромах вылета и посадки, фамилии, должности, воинские звания членов экипажа и пассажиров, типы и количество воздушных судов в группе.

262. Органам ОВД (управления полетами) запрещается передавать на борт воздушного судна какие-либо сообщения во время взлета, на конечном этапе захода на

посадку или во время пробега при посадке, за исключением случаев, обусловленных соображениями безопасности.

263. Командиру воздушного судна изменять во время полета свой позывной запрещается. Когда существует вероятность возникновения недоразумения вследствие использования аналогичных позывных, орган ОВД (управления полетами) может дать указание командиру воздушного судна временно изменить свой позывной.

264. Командир воздушного судна, терпящего бедствие, имеет право вводить режим молчания для всех наземных и бортовых связных радиостанций, работающих на частоте его радиообмена с органом ОВД (управления полетами).

265. Экипажи воздушных судов обязаны воздерживаться от ведения радиообмена на частоте, на которой ведет радиообмен экипаж воздушного судна, терпящего бедствие.

266. Экипаж воздушного судна обязан информировать соответствующий орган ОВД (управления полетами) о необходимости перехода с одной частоты на другую.

Приложение N 1
к Правилам (п. 13, 22, 69, 75)

ЕДИНАЯ МЕТОДИКА РАСЧЕТА ВЫСОТ (ЭШЕЛОНОВ) ПОЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. Расчет безопасной высоты круга полетов над аэродромом:

$$\mathbf{Н_{Бкр} = Н_{ист} + дельтаН_{рел} + дельтаН_{преп} – дельтаН_{t}}$$

где: $Н_{ист}$ - установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) (100 м - при полетах по ПВП и 200 м - при полетах по ППП);

дельта$Н_{рел}$ - значение превышения наивысшей точки рельефа местности над низшим порогом ВПП в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу);

дельта$Н_{преп}$ - максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу, округляемое до 10 м в сторону увеличения);

дельта$Н_{t}$ - значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле:

$$\mathbf{дельтаН_{t} = \frac{t_0 – 15}{300} \times Н_{испр}}$$

где: $Н_{испр} = Н_{ист}$ + дельта$Н_{рел}$ + дельта$Н_{преп}$, t_0 - температура воздуха на аэродроме.

При установлении высоты полета по кругу расчет дельта$Н_{t}$ должен выполняться по минимальной температуре воздуха на аэродроме, отмеченной за период многолетних наблюдений.

2. Расчет безопасной высоты полета (высоты перехода) в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (районе аэроузла):

$$\mathbf{Н_{Б(перех)р\text{-}на\ аэр} = Н_{ист} + дельтаН_{рел} + дельтаН_{преп} – дельтаН_{t}}$$

где: $Н_{ист}$ - установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (300 м);

дельта$Н_{рел}$ - значение превышения наивысшей точки рельефа местности над низшим порогом ВПП в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

дельта$Н_{преп}$ - максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в районе аэродрома в радиусе не более 50 км, округляемое до 10 м в сторону увеличения;

дельта$Н_{t}$ - значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики. При установлении безопасной высоты полета в районе аэродрома расчет дельта$Н_{t}$ выполняется по минимальной температуре воздуха на аэродроме, отмеченной за многолетний период наблюдений.

Безопасная высота полета в районе аэроузла устанавливается по наибольшему

значению безопасной высоты полета в районах аэродромов, входящих в аэроузел.

Высота перехода в районе аэродрома устанавливается не ниже безопасной высоты полета в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА, а в районе аэроузла - не ниже безопасной высоты полета района аэроузла.

3. Расчет безопасной высоты полета ниже нижнего (безопасного) эшелона:

$$\mathbf{H_{Бниж.(без)эш} = H_{ист} + H_{рел} + дельтаH_{преп} – дельтаH_t}$$

где: $H_{ист}$ - установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) при полетах ниже нижнего эшелона по ПВП, ППП (100 м, 200 м, 300 м, 600 м в соответствии с пунктом 16 настоящих Правил);

$H_{рел}$ - значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах их ширины при полетах по ПВП, а при полетах по ППП - в полосе шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута или МВЛ);

дельта$H_{преп}$ - максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах полосы учета $H_{рел}$;

дельтаH_t - значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики, при условии, что t_0 - температура воздуха у земли в точке минимального давления, а $H_{испр} = H_{ист}$ + дельта$H_{рел}$ + дельта$H_{преп}$.

4. Расчет нижнего (безопасного) эшелона полета:

$$\mathbf{H_{ниж.(без)эш} >= H_{ист} + H_{рел} + дельтаH_{преп} + (760 – P_{мин.прив}) \times 11 – дельтаH_t}$$

где: $H_{ист}$ - установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) (600 м);

$H_{рел}$ - значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря в пределах:

ширины маршрута (участка маршрута), ВТ при полете по ПВП;

полосы шириной 50 км (по 25 км от оси маршрута, ВТ) при полете по ППП;

дельта$H_{преп}$ - максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в пределах полосы учета $H_{рел}$;

$P_{мин.прив}$ - значение минимального атмосферного давления по маршруту (участку маршрута), ВТ за пределами района аэродрома (аэроузла), приведенное к уровню моря и времени полета с учетом барометрической тенденции;

дельтаH_t - значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики, при условии, что t_0 - температура воздуха у земли в наивысшей точке рельефа местности, а $H_{испр} = H_{ист} + H_{рел}$ + дельта$H_{преп}$ + $(760 – P_{мин.прив}) \times 1$.

5. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) района аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА (района аэроузла):

$$\mathbf{H_{ниж.(без)эш.(эш.\ перех)р\text{-}на\ аэр} >= H_{перех.р\text{-}на\ аэр} + 300 + H_{рел}}$$

где: $H_{перех.р\text{-}на\ аэр}$ - значение высоты перехода в районе аэродрома в радиусе не более 50 км от КТА;

300 - установленное минимальное значение величины переходного слоя.

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление аэродрома, приведенное к уровню моря, равняется стандартному.

При значении давления аэродрома, приведенного к уровню моря, меньше стандартного на величину не более чем 27 мм ртутного столба в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более чем 27 мм ртутного столба - очередной верхний эшелон и т.д.

Нижний (безопасный) эшелон (эшелон перехода) района аэроузла устанавливается не ниже наибольшего значения нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) районов аэродромов, входящих в аэроузел.

6. Расчет нижнего (безопасного) эшелона (эшелона перехода) в районе ЕС ОрВД:

$$\mathbf{H_{ниж.(без)эш.(эш.\ перех)р\text{-}на\ ЕСОрВД} = H_{перех.р\text{-}на\ ЕСОрВД} + 600}$$

где: $H_{перех.р\text{-}на\ ЕСОрВД}$ - значение высоты перехода в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);

600 - установленное значение, состоящее из установленной величины переходного слоя (300 м) и минимального интервала вертикального эшелонирования (300 м);

Расчет выполняется исходя из условия, что атмосферное давление в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), приведенное к уровню моря, равняется стандартному.

При значении давления в районе ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), приведенного к уровню, моря меньше стандартного давления на величину не более чем 27 мм ртутного столба в качестве нижнего (безопасного) эшелона устанавливается следующий верхний эшелон, а более чем 27 мм ртутного столба - очередной верхний эшелон и т.д.

7. Расчет высоты перехода района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД):

$$\mathbf{H_{перех.р\text{-}на\ ЕСОрВД(уч\text{-}ка\ ЕСОрВД)} = H_{ист} + H_{рел} + дельтаH_{преп} - дельтаH_{t}}$$

где: $H_{ист}$ - установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД) (600 м);

$H_{рел}$ - значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности над уровнем моря в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);

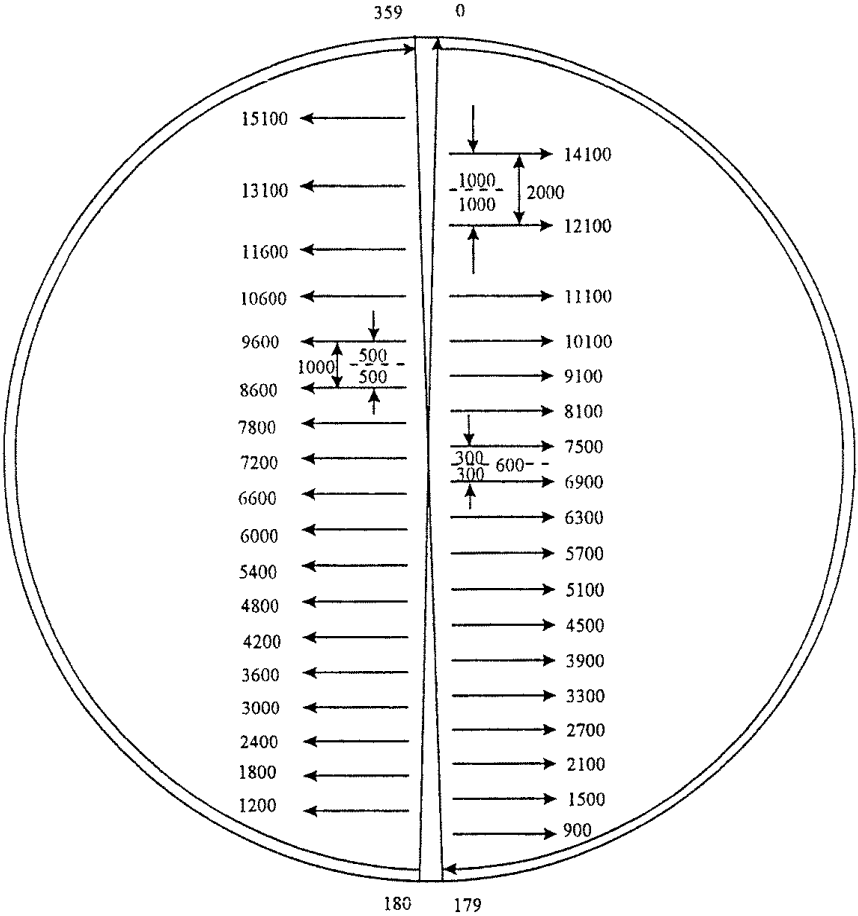
дельта$H_{преп}$ - максимальное значение превышения препятствий (естественные и искусственные) над наивысшей точкой рельефа местности в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД);

дельтаH_{t} - значение методической температурной поправки высотомера, которое учитывается при расчете на навигационной линейке или определяется по формуле согласно пункту 1 настоящей Методики при условии, что t0 - минимальная температура воздуха у земли в наивысшей точке рельефа местности в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД), отмеченная за период многолетних наблюдений, а

$$\mathbf{H_{испр} = H_{ист} + H_{рел} + дельтаH_{преп}}$$

Приложение N 2
к Правилам (п. 30)

СХЕМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Приложение N 3
к Правилам (п. 49, 66, 143)

СИГНАЛЫ ДЛЯ АЭРОДРОМНОГО ДВИЖЕНИЯ

I. Световые сигналы и сигналы, передаваемые органом ОВД (управления полетами) с помощью сигнальных ракет

Цвет огней	Для воздушных судов в полете	Для воздушных судов на земле
Зеленый постоянного свечения	Посадка разрешена	Взлет разрешен
Красный постоянного свечения	Уступите дорогу другим воздушным судам и продолжайте полет по кругу	Стоп
Серия зеленых вспышек	Вернитесь для посадки	Руление разрешено
Серия красных вспышек	Аэродром непригоден, посадка не разрешается	Руление в обход используемой посадочной полосы
Серия белых вспышек	Выполняйте посадку на этом аэродроме и следуйте к перрону (разрешение на посадку и руление будет дано позже)	Возвращайтесь к месту старта на аэродроме
Красная ракета	Независимо от любых предыдущих указаний посадка в настоящее время запрещается	

II. Подтверждение принятия сигналов экипажем воздушного судна

В полете:

а) днем - покачиванием крыльев (этот сигнал не подается на участке между третьим и четвертым разворотами и на посадочной прямой);

б) ночью - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

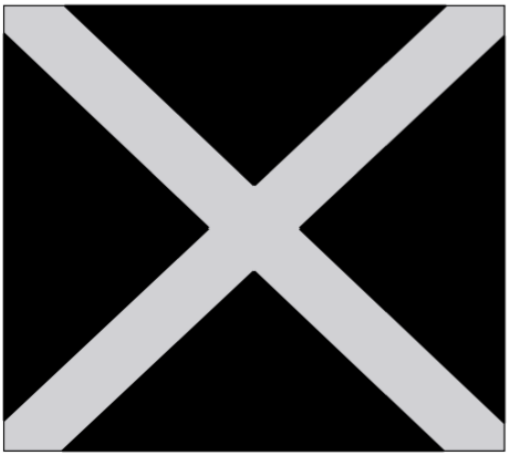
На земле:

а) днем - движением элеронов или руля направления;

б) ночью - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

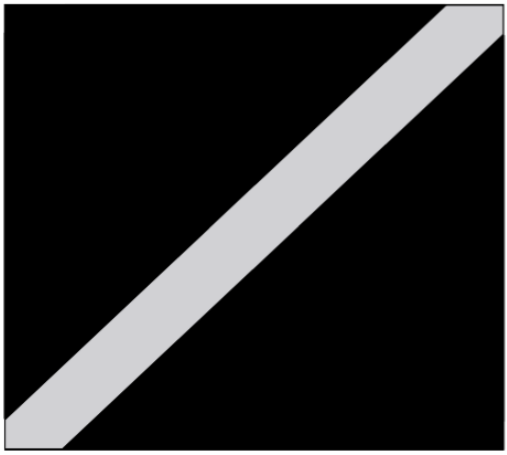
III. Наземные визуальные сигналы

Запрещение посадки:



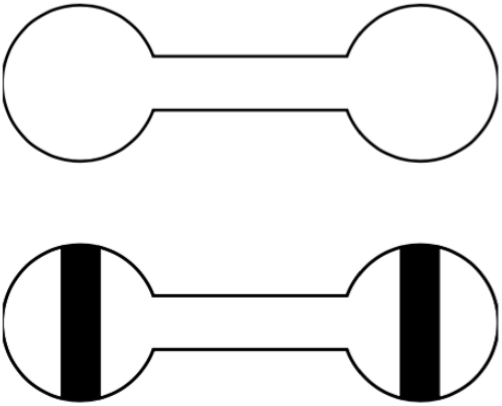
Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями означает, что посадка запрещена и что это запрещение может быть продлено.

Необходимость соблюдения особой осторожности при заходе на посадку или посадке:



Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади маневрирования или по какой-либо другой причине необходимо соблюдать особую осторожность при заходе на посадку или посадке.

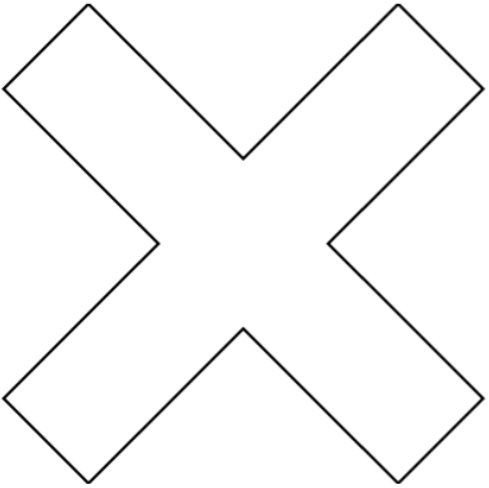
Использование взлетно - посадочных полос и рулежных дорожек:



Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета, выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.

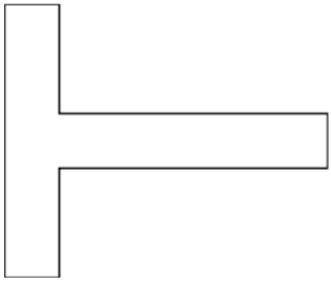
Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета с вертикальной полосой, проведенной в каждой круглой части знака, означает, что воздушным судам следует выполнять посадку и взлет только на ВПП, а выполнение других маневров не ограничивается только пределами ВПП и РД.

Движение воздушных судов по ВПП и РД закрыто:



Горизонтальные знаки в виде крестов одного контрастного цвета, желтого или белого, выкладываемые на ВПП и РД или их частях, обозначают зону, запрещенную для движения воздушных судов.

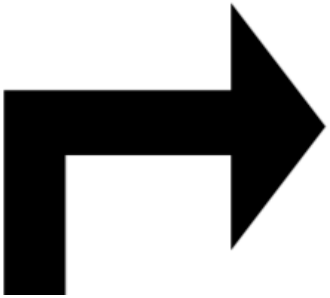
Направление посадки и взлета:



Горизонтальное белое или оранжевое посадочное «Т» указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые выполняются параллельно продольной части буквы «Т» и в сторону ее поперечной части. При использовании посадочного «Т» в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.

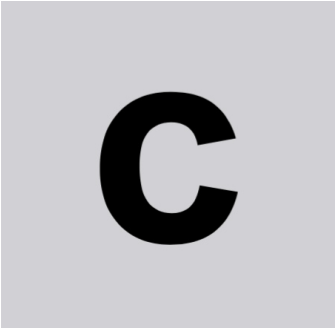
Сочетание из двух цифр, выкладываемых вертикально на КДП или около него, указывает воздушному судну, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10 град. магнитного компаса.

Правый круг полетов:



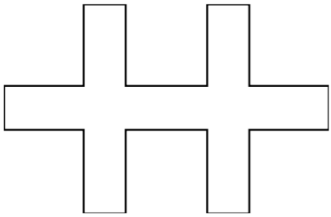
Знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо, означает, что перед посадкой и после взлета воздушное судно должно выполнять развороты вправо.

Орган ОВД (управления полетами):



Вертикально расположенная на желтом фоне черная буква «С» обозначает местонахождение органа ОВД (управления полетами).

Выполняются полеты планеров:



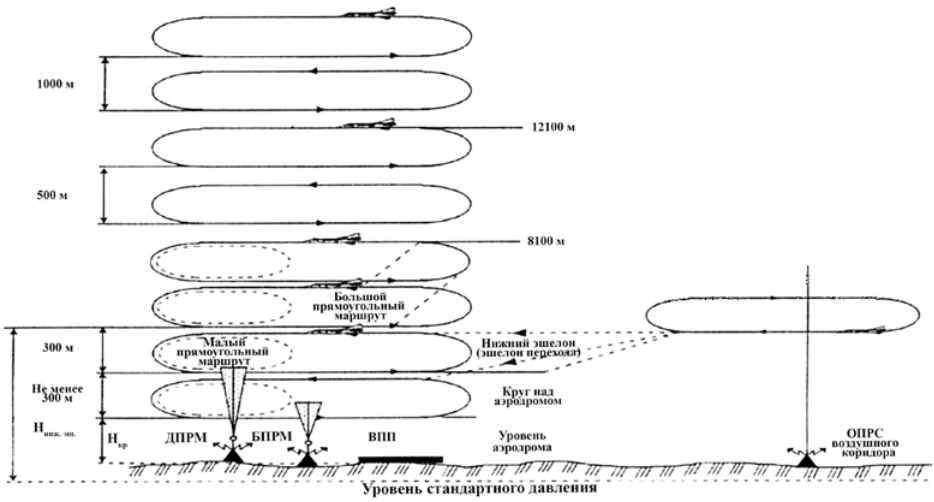
Знак в виде двойного креста белого цвета означает, что аэродром используется для полетов планеров и что такие полеты выполняются в настоящее время.

Примечание.

Наземные визуальные сигналы выкладываются на сигнальной площадке, которая представляет собой ровную горизонтальную поверхность в форме квадрата со стороной не менее 9 м. Сигнальную площадку следует располагать таким образом, чтобы с высоты 300 м она была видна со всех направлений под углом более 10 град. над горизонтом. Цвет сигнальной площадки должен контрастировать с цветом используемых сигнальных знаков и она должна быть обведена белой полосой шириной не менее 0,3 м.

Приложение N 4
к Правилам (п. 78)

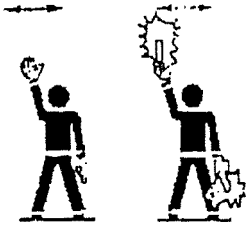
СХЕМА ПОЛЕТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В ЗОНАХ ОЖИДАНИЯ



Приложение N 5
к Правилам (п. 49, 66, 143)

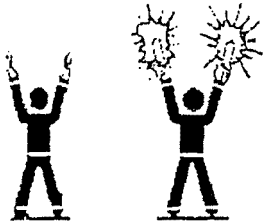
СИГНАЛЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗЕМЛЕ

I. Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру воздушного судна



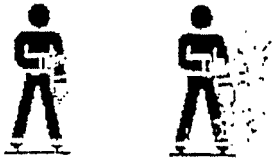
«Рулите согласно подаваемым сигналам»

Покачивание вправо и влево поднятой вверх правой рукой. Левая рука опущена вниз.



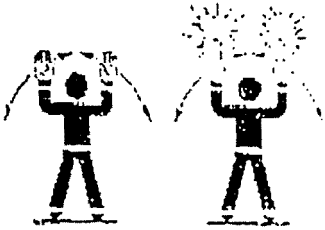
«Рулите прямо на меня»

Руки подняты над головой ладонями внутрь.



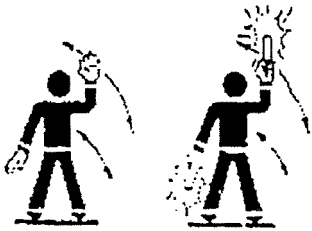
«Рулите к следующему сигнальщику»

Одна рука опущена, другая движется поперек туловища, указывая направление, где находится следующий сигнальщик.



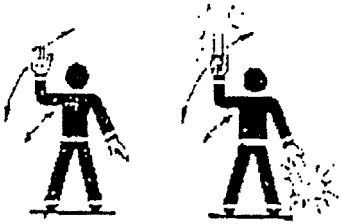
«Рулите вперед»

Руки подняты и слегка разведены в стороны, ладонями обращены назад. В этом положении руками выполняются повторяющиеся движения вверх и назад с сохранением положения локтей на уровне плеч.



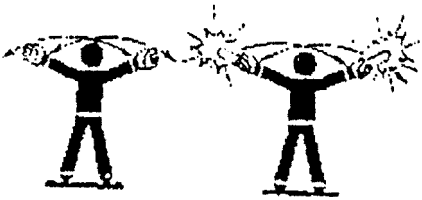
«Разворачивайтесь влево»

Правая рука опущена вниз, а левая совершает качание вверх и назад. Скорость качания руки указывает темп разворота.



«Разворачивайтесь вправо»

Левая рука опущена вниз, а правая рука совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки указывает темп разворота.



«Стоп»

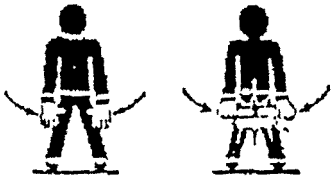
Вытянутые вверх над головой руки совершают повторные движения, скрещиваясь и вновь расходясь (скорость движения рук указывает на срочность остановки; быстрое движение рук означает, что остановка должна быть немедленной).

«Включить тормоза»

Согнуть перед грудью руку в локте с вытянутыми пальцами и сжать кисть руки в кулак.

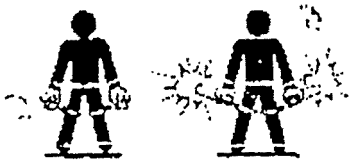
«Отпустить тормоза»

Согнуть руку в локте перед грудью со сжатой в кулак кистью, разжать кулак и развести пальцы.



«Колодки установлены под колеса»

Руки опущены вниз ладонями внутрь, выполняется несколько движений обеими руками вверх в стороны и вниз.

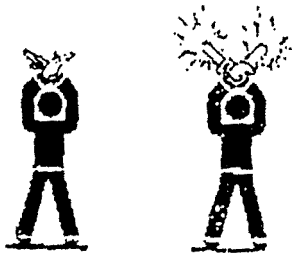


«Колодки убраны из-под колес»

Руки опущены вниз ладонями наружу, выполняется несколько движений обеими руками в стороны.

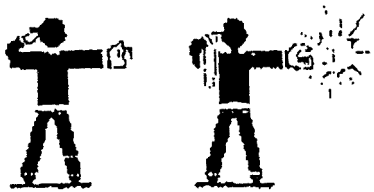
«Запустить двигатели»

Производятся дуговые движения правой рукой на уровне головы, левая рука поднята над головой с разогнутыми пальцами, число которых соответствует номеру запускаемого двигателя.



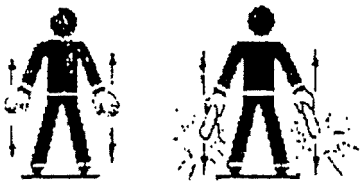
«Выключить двигатели»

Скрещивание рук, поднятых над головой.



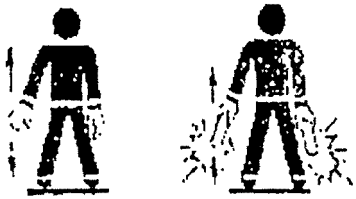
«Выруливать (буксировать) разрешаю»

Прикладывание правой руки к головному убору с последующим вытягиванием левой руки в сторону руления (буксировки).



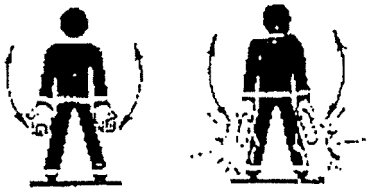
«Уменьшить скорость»

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, выполняется несколько движений вверх - вниз.



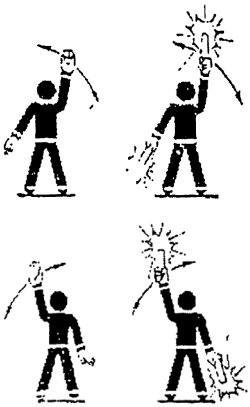
«Уменьшить обороты двигателя (двигателей)»

Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, правая или левая рука совершает движение вверх - вниз. Движение левой руки указывает, что нужно снизить обороты правого двигателя, движение правой - левого двигателя.



«Двигаться назад»

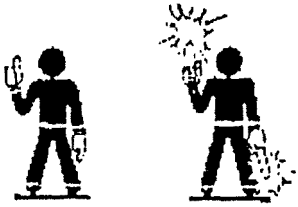
Руки опущены вниз ладонями вперед, повторные движения вверх до уровня плеч и обратно вниз.



«Развороты при движении назад»

а) Разворачивайтесь хвостом влево: правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.

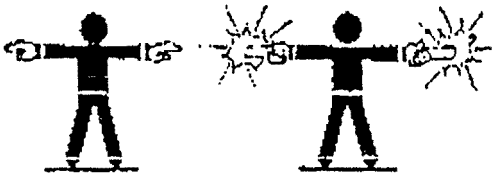
б) Разворачивайтесь хвостом вправо: левая рука направлена под углом вниз, а правая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед.



«Путь свободен»

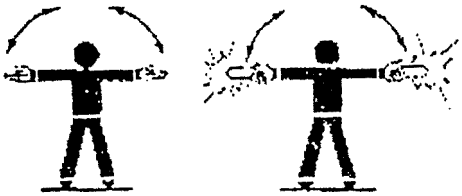
Правая рука согнута в локте и направлена вверх. Кисть сжата в кулак, большой палец вытянут вверх.

II. Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения



«Парение (зависание)»

Руки на уровне плеч вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз.

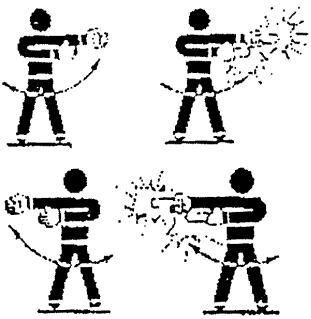


«Подняться выше»

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вверх, совершают повторные движения вверх - вниз. Возрастание скорости подъема указывается увеличением скорости движения рук вверх.

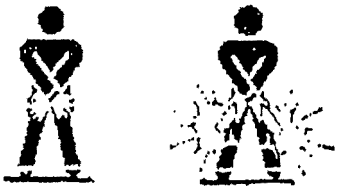
«Опуститься ниже»

Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вниз. Увеличение скорости снижения указывается увеличением скорости движения рук вниз.



«Двигаться горизонтально»

Соответствующая рука вытянута горизонтально в направлении движения. Другая рука совершает повторные движения перед корпусом тела на уровне груди в сторону вытянутой горизонтально руки.



«Приземлиться»

Руки опущены вниз и скрещены.

Приложение N 6
к Правилам (п. 213)

ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ СИГНАЛА И СООБЩЕНИЯ О БЕДСТВИИ

I. Передача сигнала бедствия

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (... --- ...) - 3 раза
"Я" - 1 раз	Сочетание "ДЕ" - 1 раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - - 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - - 3 раза

Сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме. Если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия должно быть передано сообщение о бедствии.

II. Передача сообщения о бедствии

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
В первую очередь	
"Терплю бедствие" - 3 раза ("MAYDAY" при международных полетах)	"SOS" (... --- ...) - 3 раза
"Я" - 1 раз	Сочетание "ДЕ" (...) - 1 раз; при международных полетах – "THIS IS"
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - - 3 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - - 3 раза
Координаты места бедствия - - 3 раза	Координаты места бедствия - - 3 раза
Если позволяет обстановка	
Курс полета	Курс полета
Скорость полета	Скорость полета
Высота полета	Высота полета
Характер бедствия и требующаяся помощь	Характер бедствия и требующаяся помощь
Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию	Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Время московское (по Гринвичу при международных полетах)	Время московское (по Гринвичу при международных полетах)

III. Передача сообщения, если опасность миновала

Радиотелефоном	Радиотелеграфом
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - - 2 раза	Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, - - 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь, - 2 раза	Позывной радиостанции, с которой ведется связь, - 2 раза
Слова "Опасность миновала" - 2 раза	Слова "Опасность миновала" - - 2 раза
Слово "Прием" - 1 раз	Слово "Прием" - 1 раз

IV. Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения)

При работе с аварийно - спасательными УКВ-радиостанциями экипаж воздушного судна, потерпевшего бедствие, должен сразу же после посадки включить радиостанцию в режим передачи с тональной посылкой (режим «Маяк») для обеспечения пеленгации спутниковой системой «КОСПАС - САРСАТ». В этом режиме работать в течение 3-х часов, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа воздушного судна, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа «Комар», сразу же после приземления с парашютом работа его передатчика проверяется прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение 3-х часов. После этого приемопередатчик извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток после приземления производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, остальное время радиостанция должна находиться в режиме приема. В последующие сутки в начале каждого часа производится трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на три минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления, аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

Приложение N 7
к Правилам (п. 253)

ПЕРЕЧЕНЬ СИГНАЛОВ ВОЗДУШНОГО СУДНА-ПЕРЕХВАТЧИКА И ВОЗДУШНОГО СУДНА-НАРУШИТЕЛЯ

Серия сигналов	Сигналы - команды		Сигналы - ответы	
	Значение сигнала - команды	Действия экипажа воздушного судна - перехватчика	Значение сигнала - ответа	Действия экипажа воздушного судна - нарушителя
ПЕРВАЯ	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	**Самолеты и вертолеты** Днем - находясь немного выше впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна, покачивает с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крены). После получения подтверждения принятия сигнала выполняет медленный горизонтальный разворот, как правило, влево с занятием необходимого курса следования. Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами.	Вас понял, выполняю.	**Самолеты** Днем - покачивание с крыла на крыло и следование за перехватывающим воздушным судном. **Вертолеты** Днем - полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим воздушным судном. **Самолеты** Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно - мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами. **Вертолеты** Ночью - полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэро-навигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим воздушным судном.

Примечания к первой серии сигналов.

В зависимости от метеорологических условий или препятствий на местности перехватывающее воздушное судно может занять положение немного выше впереди справа от перехватываемого воздушного судна с последующим разворотом вправо и занятием необходимого курса следования.

2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватываемым воздушным судном, то он выполняет ряд маневров по схеме «Двумя разворотами на 180 град.», покачивая с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крен) каждый раз, когда пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.

Серия сигналов	Сигналы - команды		Сигналы - ответы	
	Значение сигнала - команды	Действия экипажа воздушного судна - перехватчика	Значение сигнала - ответа	Действия экипажа воздушного судна - нарушителя
ВТОРАЯ	Ваш путь свободен. Можете выполнять полет по плану.	**Самолеты и вертолеты** Днем и ночью - энергичный маневр ухода от перехватываемого воздушного судна, включающий разворот на 90 град, и более, с набором высоты без пересечения курса следования перехватываемого воздушного судна.	Вас понял, выполняю.	**Самолеты** Днем и ночью - покачивание с крыла на крыло. **Вертолеты** Днем и ночью - полет с поочередным выпол- нением левого и правого кренов.
ТРЕТЬЯ	Произво дите посадку на этом аэродроме	**Самолеты и вертолеты** Днем - полет по кругу над аэродромом, выпуск шасси и пролет над ВПП в направлении посадки или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой). Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно - включение и непрерывное горение посадочных фар.	Вас понял, выполняю.	**Самолеты** Днем - выпуск шасси, следование за перехватчиком и, если после пролета над ВПП посадка представляется безопас- ной, заход на посадку и выполнение посадки. Ночью - те же действия, что и днем, и дополнительно - включение и непрерывное горение посадочных фар. **Вертолеты** Днем и ночью - следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар.

II. Сигналы - ответы воздушного судна - перехватчика и сигналы - команды воздушного судна - нарушителя

Серия сигналов	Сигналы - ответы воздушного судна - перехватчика		Сигналы - команды воздушного судна - нарушителя	
	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна - перехватчика	Значение сигнала	Действия экипажа воздушного судна - нарушителя
ЧЕТВЕРТАЯ	Указанный Вами аэродром не соответствует типу воздушного судна, не пригоден для посадки.	**Самолеты** Днем - уборка шасси при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом. Ночью - мигание посадочными фарами при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом. Если нет возможности применить мигание посадочными фарами, производить мигание любыми имеющимися огнями. **Вертолеты** Днем - полет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м, ноневыше100мнад уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение полета по кругу. Ночью - мигание посадочными фарами и аэронавигационными огнями при пролете над аэродромом (вертолет- ной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50м,ноневыше 100м над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение полета по кругу.	Вас понял, следуйте за мной Вас понял, следуйте своим курсом.	**Самолеты** Днем и ночью - уборка шасси и подача сигналов первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасной аэродром). **Вертолеты** Днем и ночью - подают сигналы первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватчиком на запасной аэродром или вертолетную посадочную площадку). **Самолеты и вертолеты** Днем и ночью - подают сигналы второй серии для перехватывающего воздушного судна (если принято решение прекратить действия по перехвату).

П Я Т А Я	Не могу выполнить Вашу ко- манду.	**Самолеты и вертолеты** Днем и ночью - регу- ляр- ное включение и выклю- чение всех бор- товых ог- ней, но с таким расчетом, чтобы отли- чить их от проблесковых огней.	Вас понял.	**Самолеты и вертолеты** Днем и ночью - подают сигналы второй серии для перехватывающего воздуш- ного судна.
Ш Е С Т А Я	Нахожусь в состоянии бедствия	**Самолеты и вертолеты** Днем и ночью - мигание всеми бортовыми огнями через неравные проме- жутки времени.	Вас понял.	**Самолеты и вертолеты** Днем и ночью - подают сигналы второй серии для перехватывающего воздуш- ного судна.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 31 июля 2009 г. N 128

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 21.12.2009 N 242,
от 22.11.2010 N 263, от 16.11.2011 N 284, от 27.12.2012 N 453,
от 25.11.2013 N 362, от 10.02.2014 N 32, от 03.03.2014 N 60,
от 26.02.2015 N 34, от 15.06.2015 N 187, от 18.07.2017 N 263,
от 18.09.2018 N 333,
с изм., внесенными Решением Верховного Суда РФ
от 09.02.2015 N АКПИ14-1451)

В соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации Российской Федерации приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

2. Признать утратившими силу Приказы Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2008 г. N 108 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 14 августа 2008 г., регистрационный N 12119), от 27 ноября 2008 г. N 197*, от 23 июня 2009 г. N 100**.

3. Установить, что настоящий Приказ вступает в силу через 60 дней со дня официального опубликования.

4. Установить, что в прилагаемых правилах:

пункты 4.10, 5.5 и 5.12 вступают в силу с 1 января 2010 г.;

пункты 2.18.14 и 4.6 вступают в силу с 1 января 2011 г.;

абзац второй и третий пункта 4.20, пункты 5.75, 5.76 и 5.78 вступают в силу с 1 июля 2012 г.;

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

абзац четвертый пункта 4.20 вступает в силу с 1 января 2014 г.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

---

* Зарегистрирован Минюстом России 09 декабря 2008 г., регистрационный N 12810.

** Зарегистрирован Минюстом России 01 июля 2009 г., регистрационный N 14192.

Министр
И.Е.ЛЕВИТИН

Утверждены
Приказом Минтранса России
от 31 июля 2009 г. N 128

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-128)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 21.12.2009 N 242,
от 22.11.2010 N 263, от 16.11.2011 N 284, от 27.12.2012 N 453,
от 25.11.2013 N 362, от 10.02.2014 N 32, от 03.03.2014 N 60,
от 26.02.2015 N 34, от 15.06.2015 N 187, от 18.07.2017 N 263,
от 18.09.2018 N 333,
с изм., внесенными Решением Верховного Суда РФ
от 09.02.2015 N АКПИ14-1451)

I. Общие положения

1.1. Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее - Правила) устанавливают правила подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полетов в гражданской авиации, а также аэронавигационного обслуживания полетов в Российской Федерации, и разработаны в соответствии со статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации».

1.2. Настоящие Правила обязательны для исполнения эксплуатантами и владельцами воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, воздушных судов, зарегистрированных в иностранных государствах и включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выданный Российской Федерацией, а также иными физическими и юридическими лицами, осуществляющими организацию, обеспечение, выполнение полетов гражданских воздушных судов и аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Российской Федерации.

1.3. Если требования законов и правил иностранного государства, в воздушном пространстве которого происходит полет, отличаются от требований настоящих Правил, то применяются требования законов и правил этого государства.

1.4. В случаях, когда это необходимо для предотвращения авиационных происшествий, преступлений, гибели и нанесения вреда здоровью людей, разрешается допускать отступления от требований настоящих Правил.

1.5. В настоящих Правилах используются термины и определения, которые приведены в Приложении к настоящим Правилам.

1.6. Выполнение полетов в воздушном пространстве Российской Федерации гражданскими воздушными судами иностранных государств в аэропорты Российской Федерации, не открытые для международных полетов и вне международных трасс Российской Федерации, осуществляется в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

(п. 1.6 введен Приказом Минтранса России от 15.06.2015 N 187)

II. Общие правила подготовки к полетам

2.1. Физические, юридические лица, осуществляющие полеты в целях авиации общего назначения на воздушных судах, относящихся к легким или сверхлегким, выполняют

требования, установленные в настоящей главе и главах I и III настоящих Правил.

Подготовка к полету

2.2. Командир воздушного судна (далее - КВС) знает и соблюдает имеющие отношение к исполнению его обязанностей законы, правила и процедуры тех государств, в воздушном пространстве которых он выполняет полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

2.3. Эксплуатант воздушного судна, в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемых за плату на основании договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов или почты (далее - коммерческие воздушные перевозки) или авиационных работ*, или КВС авиации общего назначения** (далее - АОН) обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

---

* Часть 1 статьи 114 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N ФЗ-60 «Воздушный кодекс Российской Федерации» (далее - Воздушный кодекс Российской Федерации).

** Часть 3 статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации.

2.4. Летный экипаж воздушного судна по численности и составу отвечает требованиям, указанным в Руководстве по летной эксплуатации (далее - РЛЭ).

2.4.1. Каждый член экипажа воздушного судна отвечает требованиям к обладателям свидетельств, выданных Российской Федерацией, установленным в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*, и имеет действительное свидетельство с надлежащими квалификационными отметками, которое выдано государством регистрации воздушного судна или которому придана сила государством регистрации воздушного судна.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

2.4.2. Член летного экипажа воздушного судна, имеющий медицинское свидетельство, которое выдано с условием ношения корректирующих зрение линз, имеет запасной комплект корректирующих линз, который находится в легкодоступном месте во время полета.

2.4.3. Подготовка к выполнению полетов в воздушном пространстве Российской Федерации гражданскими воздушными судами иностранных государств в аэропорты Российской Федерации, не открытые для международных полетов и вне международных трасс Российской Федерации, осуществляется в соответствии с настоящими Правилами, в том числе с привлечением специалистов авиационного персонала эксплуатантов Российской Федерации, осуществляющих международные коммерческие воздушные перевозки, имеющих действующее свидетельство специалиста авиационного персонала (пилот, штурман), выданное уполномоченным органом в области гражданской авиации Российской Федерации.

(п. 2.4.3 введен Приказом Минтранса России от 15.06.2015 N 187)

2.5. Запрещается выполнять или предпринимать попытки выполнять функции члена экипажа воздушного судна гражданской авиации, а также диспетчера обслуживания воздушного движения (далее - ОВД):

в состоянии алкогольного опьянения;

под влиянием любых психоактивных веществ.

2.6. В отсутствие служб авиационной безопасности КВС проводит предполетный

досмотр воздушного судна, его бортовых запасов, членов экипажа воздушного судна, перевозимых лиц и их имущества, а также груза и почты.

В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, КВС информирует о нем орган обслуживания воздушного движения, а при отсутствии связи с ним по возможности - орган внутренних дел.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.7. Перед полетом КВС обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета, а также запланировать альтернативные действия на тот случай, если полет по плану не может быть выполнен вследствие ухудшения погодных условий.

2.7.1. Информация, имеющаяся у КВС, должна включать в себя, как минимум, следующее:

а) для полета по правилам полетов по приборам (далее - ППП), а также полета по правилам визуальных полетов (далее - ПВП) вне района аэродрома вылета:

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

б) для любого полета:

данные взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) в намеченных к использованию местах взлета и посадки;

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

все известные задержки движения, о которых КВС был уведомлен органом ОВД.

При подготовке к полету КВС или в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок эксплуатант обеспечивает предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.7.2. КВС разрешается выбирать для взлета и посадки на самолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или подобрана с воздуха и признана КВС удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Для посадки на площадку, подобранную с воздуха, пилот самолета должен пройти соответствующую подготовку под руководством инструктора.

КВС разрешается выбирать для взлета и посадки на вертолете площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация, в случае, если она осмотрена с земли или с воздуха и признана удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров на вертолетах с посадками на подобранные с воздуха площадки, процедуры выполнения таких посадок устанавливаются в Руководстве по производству полетов (далее - РПП) с оценкой возможных рисков и способов их снижения. Коммерческие воздушные перевозки пассажиров на самолетах с подбором площадок с воздуха запрещены.

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

Воздушное судно пригодно к полетам и на борту находятся документы, указанные в пункте 2.20 настоящих Правил;

на борту установлены приборы и оборудование, необходимые для ожидаемых условий полета. КВС убеждается в работоспособности указанных приборов и оборудования в соответствии с требованиями РЛЭ;

проведено необходимое техническое обслуживание воздушного судна согласно положениям пунктов 2.25 - 2.28 настоящих Правил;

масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

не будут превышаться эксплуатационные ограничения воздушного судна,

содержащиеся в РЛЭ;

установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить намеченный полет;

полет производится на аэродром или с аэродрома при условиях, которые не ниже эксплуатационных минимумов, установленных для данного аэродрома государством, в котором он расположен;

для полета по ППП метеорологическая информация указывает на то, что условия на аэродроме назначения или, в случаях, когда требуется запасной аэродром назначения - на одном запасном аэродроме, будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

для полета по ПВП, за исключением полета в районе аэродрома вылета, информация о фактической погоде или подборка текущих сводок и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия на той части маршрута, по которому воздушное судно должно следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к запланированному времени возможность соблюдения ПВП.

КонсультантПлюс: примечание.

Решением Верховного Суда РФ от 09.02.2015 N АКПИ14-1451 изменения, внесенные в абзац двенадцатый пункта 2.8 Приказом Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263, признаны недействующими.

В качестве указанной информации используются сведения, получаемые из источников, которые КВС посчитает достоверными.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

а) для самолетов имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что в течение одного часа до и одного часа после расчетного времени прилета будут сохраняться визуальные метеорологические условия;

б) для вертолетов имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что в течение двух часов до и двух часов после расчетного времени прилета будут сохраняться следующие метеорологические условия:

нижняя граница облаков не менее, чем на 300 м превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет не менее 5 км или на 4 км превышает минимум, предусмотренный схемой захода.

2.10. Перед полетом по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

а) для самолетов - выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости:

днем - в течение 30 минут;

ночью - в течение 45 минут;

б) для вертолетов - выполнить полет до вертодрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости в течение 20 минут.

2.11. Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

выполнить полет до аэродрома назначения, а затем на запланированной крейсерской скорости выполнить полет до запасного аэродрома, за исключением случаев, указанных в пункте 2.9 настоящих Правил, а затем продолжать полет на запланированной крейсерской скорости в течение 45 минут для самолетов и 30 минут для вертолетов;

выполнить полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 30 минут при условии, что перед полетом имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение 1 часа для самолета и 45 минут для вертолета.

2.12. При расчете количества топлива и масла учитывается следующее:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута, а также задержки, связанные с воздушным движением;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

необходимость, при выполнении полета по ППП, выполнения одного захода на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

повышенный расход топлива при разгерметизации кабин воздушного судна или при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

любые другие известные условия, которые могут задержать посадку или вызвать повышенный расход топлива и (или) масла.

Запас кислорода

2.13. Экипаж воздушного судна контролирует наличие запаса кислорода перед полетом и его использование для дыхания членами экипажа и пассажирами:

а) при полетах на высотах, где барометрическая высота в кабине составляет от 3000 м до 4000 м более 30 минут - всех членов экипажа и, по крайней мере, 10% пассажиров, в течение периода времени, превышающего 30 минут;

б) при полете на высотах, где барометрическая высота в кабине превышает 4000 м - в течение всего времени для всех членов экипажа и пассажиров;

в) для воздушного судна с герметизированными кабинами - при полетах выше барометрической высоты 7600 м или при полетах ниже 7600 м, если воздушное судно не может безопасно снизиться в течение 4 минут до высоты, где барометрическая высота в кабине составит 4000 м, обеспечивается не менее 10-минутного запаса кислорода для всех членов экипажа и пассажиров для использования в случае экстренного снижения при падении давления в кабине.

Полеты в условиях обледенения

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

2.15. Запрещается выполнять полет на воздушных судах, не оснащенных противообледенительной системой:

по ППП - при наличии на маршруте полета фактического или прогнозируемого обледенения;

по ПВП - при наличии фактического обледенения.

Учет эксплуатационных ограничений воздушных судов

2.16. Воздушное судно эксплуатируется:

в соответствии с его эксплуатационной документацией;

в пределах эксплуатационных ограничений, предписанных уполномоченным органом государства регистрации воздушного судна.

2.17. Перед началом полета КВС удостоверяется, что летно-технические характеристики воздушного судна, указанные в РЛЭ, позволяют безопасно выполнить

намеченный полет в прогнозируемых условиях.

Бортовые приборы и оборудование

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

2.18.1. На всех воздушных судах, кроме аэростатов:

а) кресло или спальное место для каждого лица старше 2 лет;

б) поясной привязной ремень на кресле для каждого члена экипажа и пассажира, а также удерживающие ремни на каждом спальном месте;

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

(п. 2.18.1 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.18.2. На самолетах и вертолетах, выполняющих полеты по ПВП днем:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

магнитный компас;

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

барометрический высотомер;

указатель приборной воздушной скорости.

2.18.3. На гидросамолетах:

по одному спасательному жилету или равноценному индивидуальному плавсредству на каждого находящегося на борту человека, располагающимся таким образом, чтобы их легко можно было достать с кресла или спального места;

один якорь;

один морской якорь (плавучий), в случае, когда он необходим для осуществления маневрирования.

2.18.4. На воздушных судах с максимальной взлетной массой более 5700 кг или с количеством посадочных мест более 9 и всех воздушных судах при осуществлении коммерческой воздушной перевозки пассажиров, выполняющих полеты по маршруту над водным пространством на расстоянии от берега, превышающем предельную дальность полета в режиме планирования - как минимум, по одному спасательному жилету на каждого находящегося на борту человека, расположенных на самолетах таким образом, чтобы человек, для которого он предназначен, мог легко достать его со своего кресла или спального места; на вертолетах все лица на борту находятся в течение полета в спасательных жилетах, готовых к немедленному использованию.

Каждый спасательный жилет оснащается средствами электрического освещения для облегчения обнаружения людей.

2.18.5. Дополнительно к требованиям пункта 2.18.4 настоящих Правил - спасательные плоты для размещения всех находящихся на борту лиц и пиротехнические устройства для подачи сигналов бедствия воздушного судна, выполняющего полеты над водным пространством на удалении от береговой черты на расстоянии не менее соответствующему 30 минутам полета, но не более 190 км; при эксплуатации самолетов в соответствии с пунктами 5.57 и 5.58 настоящих Правил - 120 минутам полета в режиме крейсерской скорости, но не более 740 км.

Указанные плоты располагаются таким образом, чтобы упростить их использование в аварийной обстановке, и оснащаются таким спасательным оборудованием, включая средства жизнеобеспечения людей, которое отвечает условиям выполняемого полета.

2.18.6. На воздушных судах, предназначенных для выполнения полетов на высотах, указанных в пункте 2.13 настоящих Правил - аппаратура для хранения и подачи кислорода.

2.18.7. На воздушных судах, имеющих герметичную кабину и предназначенных для полетов на высотах выше эшелона 7600 м - устройство, выдающее летному экипажу воздушного судна четкое предупреждение о любой опасной степени разгерметизации.

2.18.8. На воздушных судах, выполняющих полеты по ППП:

а) магнитный компас;

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

в) барометрический высотомер;

г) система указания приборной воздушной скорости, оборудованная устройством, которое предотвращает ее выход из строя вследствие конденсации воды или обледенения;

д) указатель пространственного положения (авиагоризонт);

е) указатель скольжения;

ж) указатель поворота, кроме случаев, когда воздушное судно оборудовано тремя указателями пространственного положения (авиагоризонтами);

з) указатель курса воздушного судна (гирокомпас или иная система, выполняющая аналогичные функции);

и) индикатор неисправности электропитания гироскопических приборов;

к) указатель температуры наружного воздуха;

л) указатель вертикальной скорости набора высоты и снижения;

м) радиооборудование для ведения связи в диапазоне 118 - 137 МГц, обеспечивающее, в том числе, связь на частоте 121,5 МГц;

н) аэронавигационные огни;

о) как минимум одна посадочная фара;

(пп. «о» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

п) подсветка для всех приборов и оборудования, имеющих важное значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

р) светильники во всех пассажирских кабинах;

с) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна.

Допускается выполнение требований, содержащихся в подпунктах «д», «е», «ж», «з» и «л» настоящего пункта, путем использования комбинированных приборов или комплексных командных пилотажных систем, при условии сохранения такой же гарантии от полного отказа, как и предусмотренной для каждого из отдельных приборов.

На вертолетах при полетах по ППП, при осуществлении коммерческих воздушных перевозок, дополнительно устанавливается второй указатель пространственного положения (авиагоризонт), имеющий отдельное питание.

2.18.9. На воздушных судах при выполнении полетов ночью по ПВП дополнительно:

а) аэронавигационные огни;

б) как минимум одна посадочная фара;

(пп. «б» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

в) подсветка для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным экипажем воздушного судна;

г) светильники во всех пассажирских кабинах;

д) автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна.

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

2.18.11. На самолетах, предназначенных для полетов на высотах более 15000 м - оборудование для непрерывного измерения и индикации мощности получаемой космической радиации и суммарной дозы по каждому полету. Блок индикации этого оборудования должен быть хорошо виден одному из членов летного экипажа воздушного судна.

2.18.12. На самолетах, ограничения скорости которых выражаются в значениях числа Маха - средство измерения и отображения числа Маха.

2.18.13. Аварийные радиомаяки системы КОСПАС-САРСАТ в соответствии с

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации «Об оснащении воздушных судов гражданской авиации аварийными радиомаяками системы КОСПАС-САРСАТ» от 15 марта 2007 г. N 29*.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 2 мая 2007 г., регистрационный N 9376.

2.18.14. При полетах по ППП при осуществлении коммерческих воздушных перевозок - приемоответчик, передающий данные о барометрической высоте и соответствующий положениям Тома 4 Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации (открыта для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.; Международные воздушные сообщения СССР, Сборник документов, Москва, 1970, том 3).

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

При возможности использования приемоответчика в нескольких режимах приемоответчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с бортовыми системами предупреждения столкновений (режим «RBS»).

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.18.15. Навигационное оборудование, которое позволит выполнять полет в соответствии с его планом полета и осуществлять предусмотренное воздушным законодательством взаимодействие с органами ОВД.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.18.16. При выполнении полетов, в ходе которых планируется выполнять посадку в приборных метеорологических условиях - радиооборудование, способное принимать и обрабатывать сигналы, помогающие вывести воздушное судно в место, из которого может быть произведена посадка по видимым наземным ориентирам как на аэродроме назначения, так и на намеченных запасных аэродромах.

2.19. За исключением случаев, предусмотренных в пункте 2.19.2 настоящих Правил, запрещается начинать полет воздушного судна в целях АОН или выполнения авиационных работ с установленными на нем приборами или оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без соблюдения следующих условий:

а) для данного воздушного судна имеется утвержденный перечень минимально необходимого исправного оборудования (далее - MEL), который должен соответствовать ограничениям, оговоренным в пункте 2.19.1 настоящих Правил, и предусматривать выполнение полетов на воздушных судах, часть приборов и оборудования которого находится в нерабочем состоянии;

б) доступная пилоту документация на борту воздушного судна содержит информацию о приборах и оборудовании, находящихся в нерабочем состоянии;

в) Воздушное судно эксплуатируется с соблюдением всех соответствующих условий и ограничений, содержащихся в MEL.

2.19.1. Запрещается включать в MEL следующие приборы и оборудование:

приборы и оборудование, являющиеся обязательными согласно требованиям летной годности, в соответствии с которыми данный тип воздушного судна был сертифицирован, и которые являются обязательными для безопасной эксплуатации при всех условиях выполнения полетов;

приборы и оборудование, рабочее состояние которых обязательно согласно РЛЭ;

приборы и оборудование, обязательные для конкретных условий полета согласно настоящим Правилам.

2.19.2. Разрешается производить взлет с приборами и оборудованием, находящимися в нерабочем состоянии, без наличия утвержденного MEL на вертолете, самолете с поршневым(ми) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем воздушного судна не был разработан основной перечень минимального исправного оборудования (далее - MMEL), или легком воздушном судне с поршневым(ми) двигателем(ями), планере или аэростатическом летательном аппарате, для которого производителем разработан MMEL, если при этом соблюдаются следующие

условия:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263;

б) приборы и оборудование, находящиеся в нерабочем состоянии не являются приборами и оборудованием, указанными в качестве обязательных для выполнения полетов по ПВП в дневное время и не являются обязательными для данного конкретного вида полета;

в) находящиеся в нерабочем состоянии приборы и оборудование сняты с воздушного судна, о чем указывается на прикрепленной в кабине экипажа воздушного судна табличке и в бортовом журнале, или отключены и помечены табличкой «неисправен»;

г) решение о том, что нерабочее состояние данных приборов или оборудования не создает опасности для данного полета воздушного судна, принято КВС.

Руководства и судовые документы

2.20. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН, на борту воздушных судов должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких воздушных судах* в целях АОН**;

---

* Статья 33 Воздушного кодекса Российской Федерации.

** Пункт 4 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации.

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

бортовой и санитарный журналы, РЛЭ (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, РЛЭ необязательно);

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

свидетельства членов экипажа воздушного судна и документы:

подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;

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», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. N 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701);

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

список находящихся на борту воздушного судна лиц, указанный в пункте 2.21 настоящих Правил;

в случае, если на борту отсутствует владелец воздушного судна, то КВС должен иметь доверенность в произвольной форме, уполномочивающий его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна, или, при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта - задание на полет, оформленное эксплуатантом;

при выполнении международных полетов - правила, предусмотренные главой LI Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51*, для КВС перехватываемых воздушных судов;

* Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный N 3615.

при выполнении международных полетов - информация о визуальных сигналах, используемых согласно Приложению 7 к Федеральным авиационным Правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденным Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

в случае, если воздушное судно зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации) - копия соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации с копией листа Дополнения 1 к указанному соглашению, содержащего информацию о данном воздушном судне.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 26.02.2015 N 34)

2.21. Список находящихся на борту воздушного судна лиц, указанный в пункте 2.20 настоящих Правил, подписывается КВС и включает:

фамилию, имя, отчество, номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на воздушном судне;

дату, время и маршрут планируемого полета;

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

номер свидетельства (сертификата) эксплуатанта в случае выполнения полетов на воздушном судне, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилия КВС;

пункты и время вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна;

подпись КВС;

другие сведения, предусмотренные эксплуатантом.

При выполнении полетов в целях АОН с составом экипажа воздушного судна из одного пилота, в качестве бортового журнала может использоваться летная книжка пилота.

2.23. Для воздушного судна ведется санитарный журнал, в котором отражается информация о санитарных мероприятиях, проведенных на воздушном судне. По решению владельца или эксплуатанта воздушного судна в качестве санитарного журнала может использоваться бортовой журнал.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Учет информации о бортовом аварийно-спасательном оборудовании

2.24. Владелец воздушного судна, или эксплуатант, в случае использования воздушного судна, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, должен иметь для немедленной передачи координационным центрам поиска и спасания информацию об аварийно-спасательном оборудовании, находящемся на борту воздушного судна.

Указанная информация включает, применительно к конкретному случаю: число, цвет и тип спасательных плотов и сигнальных ракет, подробное описание аварийных запасов медицинских средств, запаса воды, а также тип аварийного переносного радиооборудования и частоты, на которых оно работает.

Инженерно-авиационное обеспечение

2.25. К работам по техническому обслуживанию воздушного судна допускаются лица, соответствующие требованиям к обладателям свидетельств установленных в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*, и имеющие соответствующее свидетельство с квалификационными отметками, позволяющими выполнять указанное обслуживание.

* Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

2.26. В случаях, когда на аэродроме техническое обслуживание воздушного судна не обеспечивается, экипаж воздушного судна проводит осмотр воздушного судна и выполнение работ по подготовке к полету воздушного судна в объеме, определенном эксплуатационной документацией. Результаты осмотра и информация о выполненных работах записываются КВС в бортовой журнал.

Техническое обслуживание воздушного судна

2.27. Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, не относящихся к легким (сверхлегким), или владелец легкого (сверхлегкого) воздушного судна АОН обеспечивает:

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии;

исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета;

наличие действительного сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам);

2.28. техническое обслуживание воздушного судна, осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации воздушного судна. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (далее - свидетельство о выполнении технического обслуживания).

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

2.29. Свидетельство о выполнении технического обслуживания выдает организация по техническому обслуживанию и ремонту, имеющая сертификат, выданный в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145)», утвержденными Приказом Федеральной авиационной службы Российской Федерации от 19 февраля 1999 г. N 41*, или лицо, указанное в пункте 2.25 настоящих Правил.

* Зарегистрирован Минюстом России 13 августа 1999 г., регистрационный N 1871.

2.30. Свидетельство о выполнении технического обслуживания содержит данные, включающие:

основные сведения о выполненном техническом обслуживании воздушного судна, его форме (объеме);

дату завершения технического обслуживания воздушного судна;

когда это применимо, данные об утвержденной организации по техническому обслуживанию;

данные об уполномоченном лице (лицах), подписавшем свидетельство.

2.31. Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, не относящихся к легким или сверхлегким, или владелец легкого или сверхлегкого воздушного судна АОН обеспечивает хранение следующих регистрируемых данных:

а) общего времени (ресурсов и сроков службы) с начала эксплуатации воздушного судна и всех его агрегатов с ограниченным ресурсом или сроком службы;

б) текущих сведений о соблюдении всей действующей обязательной информации о сохранении летной годности;

в) данных о модификациях и ремонтах;

г) времени эксплуатации (ресурсов и сроков службы) после последнего капитального ремонта воздушного судна или его агрегатов;

е) данных о техническом обслуживании.

Регистрируемые данные, указанные в подпунктах «а» - «г», хранятся не менее 90 дней после окончательного снятия с эксплуатации соответствующего компонента воздушного судна, а регистрируемые данные, указанные в подпункте «е», хранятся не менее одного года после подписания свидетельства о техническом обслуживании.

В случае временной или постоянной смены владельца регистрируемые данные предоставляются новому владельцу.

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

III. Общие правила выполнения полетов

Основные требования

3.1. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают использование воздушного пространства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138*.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

---

* Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649.

(сноска в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.2. КВС и, в случае использования воздушных судов, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают выполнение полетов в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51* и настоящими Правилами.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2002 г., регистрационный N 3615.

3.3. КВС:

руководит работой экипажа воздушного судна, обеспечивает дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества при закрытых входных дверях с целью выполнения полета;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

обеспечивает соблюдение членами экипажа воздушного судна предписаний карт

контрольных проверок;

не начинает полет, если любой член летного экипажа воздушного судна имеет признаки неспособности выполнять свои обязанности вследствие телесного повреждения, болезни, утомления, воздействия какого-либо психоактивного вещества или по другим причинам, и не продолжает полет далее ближайшего подходящего для безопасной посадки аэродрома в том случае, когда возможности членов летного экипажа воздушного судна выполнять свои функции значительно снижаются вследствие ухудшения физиологических способностей из-за утомления, болезни, недостатка кислорода;

принимает окончательное решение о взлете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром, уходе на второй круг и (или) запасной аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД, при наличии связи с ним. В этих случаях решение КВС не может быть оспорено и к нему не могут быть применены меры воздействия;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 16.11.2011 N 284)

в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения;

имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям КВС. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

если обстановка, угрожающая безопасности полета, воздушного судна, жизни и здоровью людей, требует принятия мер, которые ведут к отступлению от требований настоящих Правил или правил государства, над которым производится полет, может отступать от указанных требований, уведомив об этом орган ОВД, при наличии с ним связи. По требованию уполномоченного органа государства, в котором произошло указанное отступление от правил, эксплуатант воздушного судна, в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок или авиационных работ, или КВС АОН представляет в срок до 10 дней доклад о любом таком отступлении уполномоченному органу этого государства и копию доклада государству эксплуатанта;

после вынужденной посадки руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания;

принимает решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки;

принимает иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.4. Члены кабинного экипажа воздушного судна или, если они не предусмотрены в составе экипажа, один из членов летного экипажа, информируют лиц на борту о расположении и использовании:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

привязных ремней;

аварийных выходов;

спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;

кислородного оборудования; и

другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

3.5. Экипаж воздушного судна обеспечивает информирование всех лиц на борту

о месте размещения и общем порядке использования основного бортового аварийно-спасательного оборудования, предназначенного для коллективного пользования.

При возникновении в полете аварийной обстановки экипаж воздушного судна обеспечивает инструктаж всех лиц на борту об экстренных действиях, целесообразных в данной обстановке.

3.6. КВС во время взлета и посадки, а также в любое время полета, когда это считает необходимым, по причине турбулентности или любой аварийной обстановки отдает распоряжение о том, чтобы все лица на борту воздушного судна были пристегнуты к своим креслам при помощи привязных ремней или привязной системы. Кабинный экипаж воздушного судна обеспечивает выполнение указанного распоряжения.

3.7. Экипажу воздушного судна при перевозке пассажиров и/или груза запрещается имитировать аварийную обстановку или отказы в работе систем, оборудования и приборов. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.

(п. 3.7 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

3.9. КВС запрещается допускать сбрасывание предметов с воздушного судна, в случае если это создаст опасность для людей или имущества. Разрешается сбрасывать предметы, если КВС убедится в безопасности сброса.

3.10. Все члены летного экипажа воздушного судна, исполняющие функции в кабине экипажа:

находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;

во время полета по маршруту остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучаться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей;

пристегивают поясные привязные ремни, находясь на своих рабочих местах.

Покидание рабочего места более чем одним членом летного экипажа воздушного судна запрещено. В случае выполнения полета экипажем воздушного судна, состоящим только из двух пилотов, при покидании рабочего места одним из пилотов, в кабине летного экипажа должен находиться, не занимая рабочего места пилота, член кабинного экипажа, если таковой предусмотрен в составе экипажа.

Не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление воздушным судном, нормальную эксплуатацию систем и оборудования воздушного судна и деятельность членов экипажа воздушного судна.

Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.

3.11. В том случае, если на воздушном судне предусматривается система привязных ремней, пилоты пользуются системой привязных ремней на взлете и посадке. Все остальные члены летного экипажа воздушного судна пользуются системами привязных ремней на этапах взлета и посадки, если плечевые ремни не затрудняют им исполнение своих обязанностей.

3.12. При выполнении полета один из пилотов обязан постоянно осуществлять контроль за пространственным положением воздушного судна и выдерживанием заданных параметров полета.

3.13. При выполнении руления, взлета, захода на посадку ухода на второй круг и посадки членам летного экипажа воздушного судна запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением воздушного судна. На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно прослушивать радиообмен и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки не допускается требовать от членов летного экипажа выполнения действий, не связанных с непосредственным управлением воздушным судном.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.14. Экипаж воздушного судна обязан немедленно сообщить органу ОВД о наблюдаемых опасных метеорологических явлениях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами и других опасных для полетов обстоятельствах. По запросу органа ОВД экипаж воздушного судна обязан информировать его об условиях полета.

3.15. Все члены летного экипажа воздушного судна, которым необходимо находиться в кабине экипажа для исполнения своих служебных обязанностей, на этапах снижения и набора высоты ниже 3000 м ведут радиосвязь с использованием микрофонов авиагарнитур или ларингофонов и самолетного переговорного устройства.

3.16. Время и очередность приема пищи членами экипажа воздушного судна в полете определяет КВС. Одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается.

3.17. Все члены летного экипажа воздушного судна при исполнении своих обязанностей непрерывно пользуются кислородом для дыхания в случаях возникновения обстоятельств, для которых предусмотрен запас кислорода в соответствии с пунктом 2.13 настоящих Правил.

3.18. Все члены летного экипажа воздушного судна с герметизированными кабинами, выполняющего полет на высотах более 7600 м, имеют на своих рабочих местах быстронадеваемую кислородную маску, которая обеспечивает немедленную подачу кислорода при первой необходимости.

Установка барометрического высотомера

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

стандартное атмосферное давление (далее - QNE) - 760 мм рт.ст.;

давление аэродрома (далее - QFE);

давление аэродрома, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере (далее - QNH аэродрома);

минимальное из приведенных к среднему уровню моря по стандартной атмосфере давлений в пределах района ЕС ОрВД (установленного участка района ЕС ОрВД) (далее - QNH района).

Давление аэродрома, передаваемое экипажу воздушного судна, может относиться либо к уровню контрольной точки аэродрома, либо к уровню рабочего порога ВПП.

(п. 3.19 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.20. Перед взлетом с контролируемого аэродрома на шкалах давлений барометрических высотомеров устанавливается QFE или QNH аэродрома и проверяются показания всех высотомеров путем сравнения с отметкой «0» на высотомере при установке QFE или превышением места взлета при установке QNH аэродрома.

(п. 3.20 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.21. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.22. После взлета с контролируемого аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров с QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

на стандартное атмосферное давление (QNE) - при пресечении высоты перехода;

на QNH района - по указанию органа ОВД.

Перед заходом на посадку на контролируемый аэродром перевод шкал давления барометрических высотомеров на QFE или QNH аэродрома членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

со стандартного атмосферного давления - при пересечении эшелона перехода;

с QNH района - по указанию органа ОВД.

Полеты воздушных судов в слое между высотой перехода и эшелоном перехода в режиме горизонтального полета запрещаются.

(п. 3.22 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.23. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.24. На аэродроме, не являющимся контролируемым (далее - неконтролируемый аэродром), взлет производится по QNH аэродрома, а посадка - по QNH аэродрома или района. При отсутствии информации о QNH перед взлетом высотомер устанавливается на превышение аэродрома над уровнем моря.

(п. 3.24 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.25. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.26. При выполнении полета воздушного судна за пределами района аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров членом летного экипажа воздушного судна, установленным РЛЭ, производится:

при пересечении высоты перехода района в наборе высоты - с давления QNH района на стандартное атмосферное давление (QNE);

при пересечении эшелона перехода района в снижении - со стандартного атмосферного давления (QNE) на давление QNH района.

(п. 3.26 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.27 - 3.28. Исключены. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.29. На аэродромах, расположенных в горной местности, при давлении на аэродроме (QFE) меньше предельного значения, которое может быть установлено экипажем воздушного судна на шкале давления барометрического высотомера, полеты производятся по давлению QNH.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.30. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

Минимальная высота полета

3.31. За исключением случаев, в которых это необходимо при осуществлении взлета, посадки или указанных в пункте 3.32 настоящих Правил, запрещено выполнять полет воздушного судна:

а) над территориями населенных пунктов и над местами скопления людей при проведении массовых мероприятий - ниже высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания чрезмерной опасности для людей и имущества на земле, и ниже высоты 300 м над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 500 м вокруг данного воздушного судна;

б) в местах, не указанных в подпункте «а», на расстоянии менее 150 м от людей, транспортных средств или строений.

(пп. «б» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.32. Полеты с отклонением от требований подпункта «б» пункта 3.31 настоящих Правил разрешены в случаях, когда это не создает опасности для людей или имущества на земле при выполнении авиационных работ или летном обучении под наблюдением пилота-инструктора.

Правила визуальных полетов

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

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

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

б) вне облаков;

в) днем, при видимости не менее 2000 м для самолетов и не менее 1000 м для вертолетов;

г) ночью, при видимости не менее 4000 м.

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

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

б) расстояние по вертикали от воздушного судна до нижней границы облаков не менее 150 м и расстояние по горизонтали до облаков не менее 1000 м;

в) днем, при видимости не менее 2000 м;

г) ночью, при видимости не менее 4000 м.

3.33.3. Полет по ПВП может осуществляться над облаками, если:

а) расстояние по вертикали от облаков до воздушного судна не менее 300 м;

б) в случае полета между слоями облачности, расстояние между слоями не менее 1000 м;

в) видимость в полете не менее 5000 м;

г) при прогнозируемых метеорологических условиях на аэродроме назначения за один час до и два часа после ожидаемого времени прилета, составляющих: видимость - не менее 5000 м, облачность - не более двух октантов и отсутствие прогнозируемого тумана, ливневых осадков и грозовой деятельности. При отсутствии прогноза погоды для аэродрома назначения, для целей данного пункта может применяться прогноз по району пункта посадки.

3.33.4. КВС при полете по ПВП:

избегает столкновения с видимыми объектами и объектами, о которых получена информация от органов ОВД;

принимает своевременное решение о возврате на аэродром вылета, о полете на запасной аэродром или о переходе на полет по ППП при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;

по запросу органа ОВД сообщает информацию о местонахождении воздушного судна и условиях полета.

Правила полетов по приборам

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

3.34.1. За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета и посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна при полетах по ППП ниже следующих высот:

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

при полете вне опубликованных в аэронавигационной информации воздушных трасс в равнинной и холмистой местности - ниже 300 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия, а в горной местности - ниже 600 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия.

3.34.2. При выполнении полета по ППП экипаж воздушного судна обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

3.34.3. КВС при выполнении полета по ППП:

абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263;

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

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

выполняет указания органа ОВД.

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

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

Руление

3.35. После занятия рабочих мест в кабине экипаж воздушного судна под руководством КВС проводит подготовку к полету. Перед началом полета КВС убеждается в готовности экипажа воздушного судна к полету.

3.36. На контролируемом аэродроме руление и буксировка выполняется пилотом после получения от органа ОВД (органа управления движением на перроне) соответствующего разрешения на руление и информации о схеме руления по аэродрому.

Пилоту органом ОВД может передаваться другая информация, необходимая для обеспечения безопасности руления или буксировки.

На неконтролируемых аэродромах и площадках перед началом руления воздушного судна КВС осуществляет осмотр летного поля и выбирает маршрут буксировки, руления.

3.37. Орган ОВД, управляющий движением воздушного судна по аэродрому:

информирует экипажи воздушных судов об ограничениях;

дает указания о движении по аэродрому воздушного судна по установленной схеме;

информирует экипажи воздушных судов о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях видимости менее 400 м.

При наличии специализированного подразделения аэропортового комплекса по управлению движением воздушного судна на перроне аэропорта функции по управлению движением воздушного судна на перроне аэропорта могут осуществляться указанным подразделением. Функции по управлению движением воздушного судна на площади маневрирования аэродрома осуществляются органом ОВД.

3.38. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке воздушного судна между руководящим буксировкой лицом и экипажем воздушного судна должна поддерживаться двусторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Буксировка производится с включенными на воздушном судне аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

3.39. На контролируемых аэродромах до начала запуска двигателя (двигателей) экипаж воздушного судна, при наличии автоматического вещания, прослушивает метеорологическую информацию и докладывает органу, под управлением которого он находится, индекс текущей информации, запрашивает и получает от него разрешение на запуск двигателя (двигателей).

3.40. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска запускающее двигатель лицо получает необходимую информацию по переговорному устройству, по радио или визуально

с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей.

3.41. Запрос члена летного экипажа на запуск двигателя воздушного судна на контролируемом аэродроме или запуск двигателя на неконтролируемом аэродроме, произведенные с целью выполнения полета, свидетельствуют о принятии решения КВС о начале полета.

(п. 3.41 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.42. Выруливание воздушного судна с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск воздушного судна, а при его отсутствии - по решению КВС.

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

3.43. Заруливание воздушного судна на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования воздушного судна на стоянке встречающего лица, а при их отсутствии - по решению КВС.

Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом орган аэродрома, под управлением которого он находится.

Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется по требованию экипажа воздушного судна.

3.44. Экипажу воздушного судна запрещается начинать и продолжать руление, если:

давление в тормозных системах не соответствует эксплуатационным ограничениям или имеются другие признаки неисправности тормозов;

на контролируемом аэродроме не получено разрешение органа ОВД или органа управления движением на перроне;

безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

В начале руления экипаж воздушного судна проверяет работоспособность тормозной системы в соответствии с РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

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

3.46. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости.

3.47. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их КВС обязаны уменьшить скорость руления до безопасной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении воздушного судна на пересекающихся направлениях КВС обязан пропустить воздушное судно, двигающееся справа.

Запрещено обгонять рулящее воздушное судно.

3.48. Независимо от полученного указания органа ОВД перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки летный экипаж воздушного судна и (или) лица, осуществляющие буксировку воздушного судна, обязаны убедиться в безопасности маневра.

3.49. При наличии нескольких опубликованных схем выхода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме выхода и первоначально заданной высоте, если она не установлена в аэронавигационной информации.

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

(п. 3.49 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Взлет

3.50. Перед взлетом:

летный экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пункта 3.20 настоящих Правил;

КВС убеждается в готовности воздушного судна и членов экипажа воздушного судна к взлету;

КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

КВС убеждается в отсутствии по траектории полета зон опасных метеорологических явлений;

на контролируемом аэродроме КВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

При наличии информации о видимости в трех частях ВПП видимость на ВПП (далее - RVR) оценивается КВС визуально в начале разбега, а в средней точке и в конце ВПП - по информации, сообщенной органом ОВД или АТИС.

(п. 3.50 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.51. Запрещается выполнять взлет, если экипаж воздушного судна получил информацию, что взлет создаст помеху воздушному судну, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

3.52. Запрещается производить взлет ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования, за исключением случаев, предусмотренных в главе VII настоящих Правил.

3.53. Взлет воздушного судна производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

3.54. На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. На неконтролируемых аэродромах перед взлетом КВС обязан передать на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета.

3.55. Взлет выполняет КВС или, по указанию КВС, второй пилот.

3.56. Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Запрещается отрыв воздушного судна от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

3.57. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В случае прекращения взлета по причине отказа или неисправности воздушного судна запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

Если прекращение взлета не связано с отказом или неисправностью воздушного судна, решение о выполнении повторного взлета может быть принято КВС, после проведения работ, если они предусмотрены в эксплуатационной документации воздушного судна.

(п. 3.57 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.58. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.59. Экипажу воздушного судна с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м запрещено вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж

воздушного судна, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности.

Если после взлета полет выполняется на высоте менее 200 м, указанное запрещение действует до начала горизонтального полета.

Набор высоты

3.60. Набор высоты с курсом взлета производится до высоты, не менее установленной схемой вылета или РЛЭ.

(п. 3.60 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.61. Выход воздушного судна из района контролируемого аэродрома осуществляется по установленной схеме или по указаниям органа ОВД.

3.62. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

3.63. В процессе набора высоты экипажи воздушных судов во избежание срабатывания бортовой системы предупреждения столкновений (далее - БСПС (TCAS)) выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

3.64. Если воздушное судно не может занять заданный органом ОВД эшелон (высоту) к установленному или заданному органом ОВД месту, экипаж воздушного судна обязан своевременно проинформировать об этом орган ОВД.

3.65. По окончании набора заданного эшелона летный экипаж воздушного судна должен сличить показания барометрических высотомеров.

Крейсерский полет (полет по маршруту)

3.66. Экипаж воздушного судна обязан постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

3.67. В случае, если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, экипажем воздушного судна предпринимаются следующие действия:

если воздушное судно отклонилось от линии пути, экипажем воздушного судна предпринимаются действия для корректировки курса воздушного судна в целях быстрейшего возвращения на линию заданного пути;

если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5% от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом сообщается органу ОВД;

если обнаружится, что уточненный расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта отличается более чем на 2 минуты от времени, о котором была уведомлен орган ОВД, экипаж воздушного судна информирует орган ОВД об уточненном времени.

3.68. Изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута следования на другой аэродром производится при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, соблюдаются требования пункта 2.10, а в случае выполнения коммерческих перевозок - пунктов 5.40, 5.41, 5.42 или 5.43 настоящих Правил.

3.69. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обязан принять меры для обхода опасной зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения из-за опасных метеорологических явлений КВС может произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.

О принятом решении и своих действиях КВС должен при наличии связи сообщить органу ОВД, который обязан принять необходимые меры по обеспечению безопасности

дальнейшего полета.

3.70. Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем полета, а по запросу экипажа воздушного судна - по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс (по возможности).

3.71. В полете летный экипаж воздушного судна должен анализировать поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и вести контроль расхода топлива.

3.72. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, на обслуживании которого находится воздушное судно, должен немедленно сообщить об этом экипажу воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.73. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки КВС может выбрать запасной аэродром в полете.

3.74. Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационного минимума для посадки.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.75. При входе в район ОВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром, экипаж воздушного судна обязан информировать орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.

При получении указанной информации, в случае если воздушное судно находится вне зоны вещания автоматизированной системы ВОЛМЕТ, орган ОВД незамедлительно запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности запасного аэродрома и аэродрома назначения к приему воздушного судна и передает эти сведения экипажу воздушного судна.

3.76. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято КВС, если последняя информация указывает на то, что:

прогнозом погоды на аэродроме назначения ко времени прилета предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для запасного аэродрома, установленным настоящими Правилами;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

есть информация о технической готовности аэродрома назначения к приему воздушного судна.

Снижение, заход на посадку и посадка

3.77. До начала захода на посадку экипаж воздушного судна под руководством КВС производит подготовку к посадке.

3.78. При смене ВПП, курса посадки или возникновении условий, требующих изменения ранее принятых решений, экипажем воздушного судна должна быть проведена дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций.

3.79. Вход воздушного судна в район контролируемого аэродрома производится по схеме опубликованной аэронавигационной информации или по указаниям органа ОВД.

При наличии нескольких опубликованных схем захода орган ОВД заблаговременно информирует экипаж воздушного судна о схеме захода, по которой следует выполнять полет.

(п. 3.79 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.80. Запрещается производить посадку ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования, кроме случаев, указанных в главе VII

настоящих Правил.

3.81. В процессе снижения экипажи воздушных судов во избежание срабатывания БСПС (TCAS) выдерживают рекомендованные ограничения по вертикальной скорости 7 м/с за 300 м до заданного эшелона (высоты).

3.82. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу экипаж воздушного судна обязан своевременно информировать об этом орган ОВД.

3.83. В целях организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку воздушных судов, оказания летным экипажам содействия по обходу районов с неблагоприятными метеорологическими условиями и регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Векторение обеспечивается посредством указания пилоту конкретных курсов, позволяющих экипажам воздушных судов выдерживать необходимую линию пути.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Если воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения и не даются указания на снижение ниже высоты, обеспечивающей предписанный запас высоты над препятствиями, в том числе с учетом влияния низких температур.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Векторение воздушного судна прекращается органом ОВД после возобновления пилотом самостоятельного самолетовождения на основании выданного диспетчером ОВД указания, содержащего информацию о местонахождении воздушного судна, точке выхода на заданный маршрут, магнитном путевом угле и расстоянии до нее.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При заходе на посадку по приборам начатое векторение продолжается до выхода воздушного судна на конечный этап захода на посадку по приборам или до начала визуального захода на посадку по разрешению органа ОВД.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Момент доворота воздушного судна для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием векторения. Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом.

После получения разрешения на заход летный экипаж воздушного судна выдерживает последний заданный курс до входа в зону действия средства наведения на конечном этапе захода на посадку, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет доворот и стабилизацию воздушного судна на линии, заданной средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

3.84. Воздушному судну, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

Экипаж воздушного судна, сообщивший органу ОВД о недостаточном остатке топлива для ожидания посадки в порядке общей очереди, имеет преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед другими воздушными судами, кроме воздушных судов, которым требуется немедленная посадка.

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

3.86. Перед заходом на посадку экипаж воздушного судна обязан проверить правильность установки давления на шкалах давлений барометрических высотомеров и сравнить показания всех высотомеров.

(п. 3.86 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.87. Визуальный заход на посадку на контролируемом аэродроме выполняется по

разрешению органа ОВД после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.

(п. 3.87 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.88. При полетах на неконтролируемый аэродром или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится диспетчерское управление воздушным движением в районе аэродрома и (или) на площади маневрирования аэродрома, перед заходом на посадку КВС обязан:

(в ред. Приказа Минтранса России от 15.06.2015 N 187)

получить информацию о состоянии ВПП и ее пригодности для выполнения посадки от органа ОВД аэродрома или выполнить осмотр ВПП с воздуха;

(в ред. Приказа Минтранса России от 25.11.2013 N 362)

передать сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится.

После приземления, при наличии связи с органом ОВД, сообщить ему о посадке.

(п. 3.88 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При наличии на неконтролируемом аэродроме органа полетно-информационного обслуживания (далее - ПИО), КВС обязан использовать ПИО воздушного движения.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 15.06.2015 N 187)

3.89. Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку по ППП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, КВС установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами, КВС имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Заход на посадку и посадка по приборам по категории II и III не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR в одной или нескольких точках наблюдения за RVR (точка приземления, средняя точка и дальний конец ВПП), используемые в целях определения соблюдения установленных эксплуатационных минимумов. В случае, если используется информация о RVR в разных точках, контрольная RVR представляет собой RVR в точке приземления, при этом RVR в средней точке и в дальнем конце ВПП не менее RVR установленного минимума для взлета.

Запрещается выполнение посадки при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

В любом случае КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме, если, по его мнению, не обеспечивается безопасность посадки.

При отсутствии визуального наблюдения пилотом менее одного наземного ориентира в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета, продолжение захода на посадку ниже DA/H или MDA/H является нарушением минимума для посадки.

Указанными ориентирами являются:

при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») - любые ориентиры, относительно которых представляется возможным определять положение воздушного судна относительно ВПП. Снижение ниже высоты MDA/H, установленной для визуального маневрирования (маневра «circle-to-land»), допускается только при наличии визуального контакта с порогом ВПП или светосигнальными средствами захода на посадку, связанными с ВПП;

при заходе на посадку в условиях не ниже категории I - система огней приближения или ее часть, порог ВПП и его маркировка, входные огни ВПП, огни обозначения порога

ВПП, система визуальной индикации глиссады, зона приземления, ее маркировка, огни зоны приземления, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории II или по категории IIIa - участок системы огней приближения, состоящий, по крайней мере, из трех последовательных осевых огней системы огней приближения, огни зоны приземления и осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb при наличии высоты принятия решения - по крайней мере, один огонь линии осевых огней ВПП;

при заходе на посадку по категории IIIb без высоты принятия решения или по категории IIIc визуальный контакт до касания ВПП не требуется.

(п. 3.89 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.90. КВС обязан прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг), если:

впереди по траектории полета наблюдаются опасные метеорологические явления;

наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

для выдерживания градиента снижения на глиссаде снижения требуется увеличение режима работы двигателей более номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

до установления необходимого визуального контакта с наземными ориентирами сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;

получена информация, свидетельствующая о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

заход на посадку при осуществлении коммерческой воздушной перевозки не стабилизирован по требованиям, установленным в РПП при достижении высоты 300 м над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях или при достижении высоты 150 м над уровнем аэродрома при полете в визуальных метеорологических условиях, если иное не установлено РЛЭ;

до достижения DA/H при заходе по схеме точного захода на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

при заходе по схеме неточного захода на посадку в приборных метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами;

положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

потерян необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами при снижении ниже DA/H или MDA/H;

в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

При отсутствии разрешения на посадку на контролируемый аэродром при достижении высоты 60 м над аэродромом, но не ниже DA/H или MDA/H выполняется прерванный заход (уход на второй круг).

(п. 3.90 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.91. После выполнения прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) КВС принимает решение о возможности повторного захода на посадку или полета на запасной аэродром в зависимости от количества топлива и ожидаемых условий посадки.

3.92. Посадка воздушного судна ночью выполняется с включенными посадочными фарами. При посадке в тумане и других метеорологических явлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются КВС.

3.93. КВС после завершения полета делает записи в бортовом журнале обо всех известных или предполагаемых дефектах в воздушном судне.

Особенности полетов на вертолетах

3.94. На аэродромах, используемых одновременно самолетами и вертолетами, допускается оборудование площадок с отдельным стартом для вертолетов.

3.95. Перед запуском двигателя (двигателей) вертолета предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, должны быть удалены от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

3.96. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить только КВС при полном составе экипажа воздушного судна, а также бортмеханику и инженерно-техническому персоналу, прошедшему необходимую подготовку, в условиях проведения указанного опробования при обеспечении надежной швартовки.

3.97. Перед каждым полетом вертолета КВС обязан выполнить контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления. Высоту контрольного висения вертолета определяет КВС.

При полетах при выполнении авиационно-химических работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом. Приземление вертолета после контрольного висения не обязательно.

3.98. При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта. Другим воздушным судам не должно создаваться вреда от струи несущего винта вертолета и от предметов, которые могут быть ей увлечены.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.99. При взлете и посадке вертолета расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

до воздушного судна, находящегося в воздухе или взлетающего, - двух диаметров несущего винта;

до других препятствий - половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

до препятствий над палубами морских судов (судов внутреннего водного транспорта), площадками, приподнятыми над поверхностью земли или воды, - согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

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

вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;

обеспечиваются требования пункта 3.99 настоящих Правил;

несущие винты не создают вихря, приводящего к потере необходимого визуального контакта с наземными ориентирами.

В случаях, когда необходимо обеспечить одновременное висение вертолетов, минимальные безопасные расстояния между центрами соответствующих стоянок должно быть равным 4 диаметрам несущего винта вертолета.

3.101. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле, - на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

3.102. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее осмотра КВС для определения ее пригодности для посадки.

3.103. При невозможности посадки разгрузка и загрузка вертолета выполняются в режиме висения согласно рекомендациям РЛЭ под руководством одного из членов экипажа воздушного судна или другого подготовленного лица.

3.104. Работы, требующие использования режима висения вертолета вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха

в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного или пыльного вихря, должны выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

В случае образования снежного или пыльного вихря перед зависанием на взлете экипаж воздушного судна обязан раздуть снег или пыль струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров. При посадке на заснеженную или пыльную площадку висение выполняется вне зоны влияния воздушной подушки. Продолжить снижение и производить посадку разрешается только при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

3.105. При наличии на посадочной площадке снега или пыли должны быть приняты меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного или пыльного вихря.

3.106. В случае потери видимости ориентиров при висении экипаж воздушного судна обязан вывести вертолет из зоны вихря вверх. Запрещено висение, взлет и посадка в снежном или пыльном вихре при отсутствии видимости наземных ориентиров.

3.107. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта. Высота определяется по радиовысотомеру и визуально по плавающим на воде предметам.

3.108. При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и относа плавсредств, зависание и снижение для принятия на борт людей выполняются вертикально над людьми.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.109. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями КВС разрешается произвести посадку вертолета на площадку, подобранную с воздуха. О своих действиях КВС обязан информировать орган ОВД при наличии с ним связи.

3.110. При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, по согласованию с органом ОВД контролируемого вертодрома разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму.

3.111. При производстве полетов в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета должна быть не менее 500 м и обеспечивать в случае необходимости возможность разворота на 180°.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 м.

3.112. Полеты на вертолетах с грузом на внешней подвеске выполняются с обходом населенных пунктов:

в равнинной местности: днем - при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее 200 м, ночью - при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее 450 м;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

в горной местности - днем, по ПВП.

3.113. Груз, транспортируемый на внешней подвеске вертолета, сбрасывается в следующих случаях:

на висении, если при максимальной мощности двигателя (двигателей) вертолет снижается;

при потере летным экипажем воздушного судна визуального контакта с землей в условиях снежного или пыльного вихря;

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

при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

при отказе двигателя (двигателей);
в других случаях по решению КВС.

Особенности выполнения полетов на гидросамолетах

3.114. Полеты на гидросамолетах выполняются на акватории, подобранные в соответствии с требованиями Правил использования поверхностных водных объектов для взлета, посадки воздушного судна, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2006 г. N 882*.

---

* Собрание законодательства Российской Федерации от 29 января 2007 г., N 5, ст. 650.

3.115. В случае вынужденной посадки гидросамолета на воду КВС обязан:
дрейфовать в защищенное от ветра место и поставить гидросамолет на якорь;
держать наготове спасательные средства;
эвакуировать при возможности пассажиров на сушу;
принять все меры к сохранению плавучести гидросамолета.

Полеты в особых условиях и особые случаи в полете

3.116. К полетам в особых условиях относятся:
полеты при неблагоприятных атмосферных условиях;
полеты в горной местности:
при безопасной высоте полета 3000 м и более, на малых и предельно малых высотах,
полеты по ПВП над безориентирной местностью, если основным средством навигационной ориентировки является визуальная ориентировка;
полеты по ПВП в полярных районах, над пустынями и джунглями;
полеты по ПВП над водным пространством;
полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

Правила полетов в особых условиях, действия экипажа при сложных и аварийных ситуациях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, настоящими Правилами и РЛЭ.

(п. 3.116 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.117. Экипаж, как только станет возможным, передает сигналы бедствия в следующих аварийных ситуациях:
пожар на воздушном судне;
отказ двигателя (двигателей), приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;
захват воздушного судна;
угроза взрыва на борту воздушного судна;
вынужденная посадка вне аэродрома на воздушном судне, не предназначенном для выполнения посадок вне аэродрома, или посадка вне аэродрома, не предусмотренная настоящими Правилами;
экстренное снижение;
нарушение прочности воздушного судна;
полная потеря устойчивости и/или управляемости воздушного судна;
потеря ориентировки.

Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД при необходимости с применением сигнала срочности о следующих сложных ситуациях:

отказ двигателя (двигателей), не приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;

потеря радиосвязи при полете в контролируемом воздушном пространстве;

попадание воздушного судна в зону опасных для полета метеорологических явлений;

выполнение посадки воздушного судна в условиях ниже минимума для посадки в случаях, не позволяющих продолжать полет до другого аэродрома;

ухудшение устойчивости и/или управляемости воздушного судна;

внезапное ухудшение состояния здоровья лица на борту воздушного судна, требующее медицинской помощи, которая не может быть оказана на борту воздушного судна;

отказы систем воздушного судна, приводящие к невозможности выполнения полета до аэродрома назначения.

(п. 3.117 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

3.118. К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

грозовая деятельность;

сильные осадки;

повышенная электрическая активность атмосферы;

обледенение;

турбулентность;

сдвиг ветра;

облака вулканического пепла;

пыльные и песчаные бури.

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

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

(п. 3.118 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

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

3.120. Признаками сильной электризации воздушного судна являются:

шумы и треск в наушниках;

беспорядочные колебания стрелок радиокомпасов;

свечение на остеклении кабины экипажа воздушного судна и свечение концов крыльев в темное время суток.

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

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

3.122. В случае поражения воздушного судна разрядом атмосферного электричества экипажу воздушного судна необходимо:

доложить органу ОВД о факте, метеоусловиях, месте и высоте поражения воздушного судна разрядом;

проконтролировать параметры работы двигателей;

проверить работу электрооборудования и пилотажно-навигационного оборудования;

осмотреть воздушное судно в целях обнаружения повреждений;

при обнаружении отказов и неисправностей действовать в соответствии с РЛЭ.

Учебные полеты и имитация полета по приборам

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

3.124. Запрещается производить имитацию полета по приборам без соблюдения следующих условий:

а) второе кресло управления занято лицом, обладающим свидетельством пилота с квалификационными отметками типа, класса, соответствующими воздушному судну, на котором выполняется полет и которое имеет достаточный обзор;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

в) на воздушном судне отсутствуют пассажиры.

3.125. При выполнении учебных и тренировочных полетов на борту воздушного судна может находиться не более двух тренируемых или обучаемых экипажей воздушного судна или четырех пилотов.

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

Контрольные полеты (облеты)

3.126. Контрольные полеты (облеты) выполняются в целях проверки исправности и определения годности воздушного судна к эксплуатации, их систем, после ремонта, замены двигателей и оборудования, для проверки работы радиосветотехнических средств, схем снижения и захода на посадку на аэродроме, а также для проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 18.09.2018 N 333)

3.127. Воздушные суда, прошедшие ремонт и летные испытания на заводах, при приемке их представителями авиационных предприятий опробуются в полете экипажами этих предприятий, если облеты предусмотрены воздушным законодательством.

3.128. В зависимости от программы контрольного полета на борту воздушного судна могут находиться специалисты научно-исследовательских организаций, лица инженерно-технического состава, специалисты для проведения исследований, измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации с измерительным оборудованием, необходимым для проведения измерений вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса в целях специальной оценки условий труда на рабочих местах членов летных экипажей воздушных судов гражданской авиации (далее - измерительное оборудование), и другие специалисты, которые включаются в список находящихся на борту воздушного судна лиц.

Решение о включении лиц, указанных в настоящем пункте, в список находящихся на борту воздушного судна лиц, а также о возможности использования измерительного оборудования принимается эксплуатантом или, в случае выполнения полетов в целях АОН, владельцем воздушного судна.

Список находящихся на борту воздушного судна лиц содержит сведения, указанные в пункте 2.21 настоящих Правил, и подписывается командиром воздушного судна.

Вход в кабину летного экипажа воздушного судна при выполнении контрольного полета лицами, включенными в список находящихся на борту воздушного судна лиц, осуществляется только по вызову или разрешению КВС.

(п. 3.128 в ред. Приказа Минтранса России от 18.09.2018 N 333)

Акробатические полеты

3.129. Запрещается выполнять акробатический полет:
- над густонаселенными территориями и населенными пунктами;
- ближе 200 м от мест скопления людей при проведении массовых мероприятий;
- ближе 8 км от воздушной трассы;
- в облаках;
- ниже 50 м истинной высоты;
- при дальности видимости менее 3000 м.

Использование парашютов

3.130. Запрещается использовать или предлагать использовать парашют, если не соблюдаются требования, содержащиеся в его эксплуатационной документации к его эксплуатации, включая требования к процедурам и срокам его укладки.

3.131. На воздушном судне, на борту которого находится хотя бы одно лицо без надетого парашюта, запрещается производить намеренные маневры с углом крена, превышающим 60 градусов по отношению к линии горизонта или углом наклона фюзеляжа воздушного судна (тангажа), превышающим 30 градусов к линии горизонта.

Требования настоящего пункта не распространяются на летные проверки с целью получения свидетельства пилота или квалификационных отметок, а также на введение в штопор и другие летные маневры, обязательные для выдачи свидетельств и квалификационных отметок, если они выполняются лицом, имеющим свидетельство с квалификационной отметкой «пилот-инструктор», полученной в соответствии с пунктом 8.1 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

Буксировка планеров

3.132. Запрещается выполнять буксировку планера воздушного судна без соблюдения следующих условий:

КВС, осуществляющее буксировку, имеет необходимую квалификацию;

воздушное судно, осуществляющее буксировку, оборудовано сцепным устройством, которое позволяет безопасно производить буксировку;

применяемый буксирный канат (трос) обладает прочностью на разрыв, составляющей не менее 80 процентов и не более 200 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии. Разрешается применять буксирный канат, который обладает прочностью на разрыв, превышающей максимальную массу планера в снаряженном состоянии более чем в два раза, если соблюдаются следующие условия:

а) на месте крепления буксирного каната к планеру установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, составляющим не менее 80 процентов от максимальной массы планера в снаряженном состоянии и превышающим эту массу не более чем в два раза;

б) на месте крепления буксирного троса к воздушному судну, осуществляющему

буксировку, установлена предохранительная серьга, которая обладает сопротивлением разрыву, превышающим, но не более чем на 25 процентов, сопротивление на разрыв предохранительной серьги, установленной на месте крепления буксирного каната к планеру, и превышающим максимальную массу планера в снаряженном состоянии не более чем в два раза.

3.133. До начала проведения буксировки в контролируемом воздушном пространстве КВС, осуществляющий буксировку, обязан сообщить о проведении буксировки органу ОВД.

До начала буксировки должна быть достигнута договоренность между пилотом воздушного судна, осуществляющего буксировку, и пилотом планера о порядке взаимодействия, включая сигналы взлета и отцепления, воздушную скорость и порядок действий в аварийной ситуации для каждого из пилотов.

3.134. КВС запрещается осуществлять намеренный сброс буксирного каната после отцепки планера, если это может создать опасность для жизни или имущества третьих лиц.

IV. Требования к подготовке и выполнению полетов воздушных судов авиации общего назначения, не относящихся к легким или сверхлегким

Общие требования

4.1. Физические, юридические лица, выполняющие полеты в целях АОН на воздушных судах, не относящихся к легким или сверхлегким, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II и III настоящих Правил.

4.2. Физическое, юридическое лицо Российской Федерации, организующее и выполняющее полеты воздушных судов, не относящихся к легким или сверхлегким, в целях АОН, должно иметь свидетельство эксплуатанта, полученное в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения», утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 147*.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 23 сентября 2003 г., регистрационный N 5104.

4.3. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

4.4. КВС обеспечивает подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант описывает процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

4.5. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту воздушного судна информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

4.6. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование.

4.7. Система управления безопасностью полетов должна включать:

процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

процессы разработки и внедрения профилактических мероприятий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

обеспечение постоянного контроля и регулярной оценки адекватности и эффективности мер по управлению безопасностью полетов.

4.8. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, если им не

установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

4.9. Эксплуатант утверждает РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

4.10. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок;

служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;

система управления безопасностью полетов эксплуатанта;

система руководства полетами;

правила в отношении минимального перечня исправного оборудования в случаях применения MEL;

производство полетов в нормальных условиях;

стандартные эксплуатационные процедуры;

метеорологические ограничения;

ограничения полетного и рабочего времени;

чрезвычайные ситуации в полете;

процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;

квалификация и подготовка персонала;

ведение учетной документации;

описание системы управления техническим обслуживанием;

процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);

эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;

использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев, в случаях, когда применяются самописцы;

обработка опасных грузов, в случаях, когда перевозятся опасные грузы.

4.11. Карты контрольных проверок применяются летными экипажами воздушного судна до, во время и после всех этапов полета, а также в аварийных ситуациях для того, чтобы обеспечить соблюдение эксплуатационных правил, содержащихся в РЛЭ, а также в РПП.

При разработке карт контрольных проверок эксплуатантом учитывается человеческий фактор.

4.12. Эксплуатант определяет для полетов по ППП метод установления абсолютных высот пролета местности в соответствии с требованиями государства, в котором совершается полет.

4.13. Эксплуатант обеспечивает, чтобы КВС не выполнял полет на аэродром или с аэродрома, используя эксплуатационные минимумы меньше, чем установлены для данного аэродрома уполномоченным органом государства, в котором он расположен.

4.14. Эксплуатант ведет контроль утомляемости авиационного персонала, занимающегося летной эксплуатацией и техническим обслуживанием воздушного судна, для исключения возможности выполнения персоналом своих обязанностей в состоянии утомления. Программа контроля определяет полетное и рабочее время и включается в РПП.

Подготовка к полетам

4.15. Эксплуатант реализует в РПП процедуры для обеспечения начала полета только в том случае, если КВС удостоверится, что:

выполнены требования пунктов 2.7 - 2.28 настоящих Правил;

воздушное судно является годным к полетам, зарегистрировано и на борту находятся документы, указанные в пункте 4.19 настоящих Правил;

масса воздушного судна и расположение центра тяжести позволяют безопасно

выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

летно-технические характеристики воздушного судна соответствуют ожидаемым условиям на используемых маршрутах и аэродромах;

любой имеющийся на борту груз должным образом распределен и надежно закреплен;

при осуществлении авиационных работ выполнены правила, установленные в главах VI и VII настоящих Правил для конкретного вида работ.

Эксплуатант определяет процедуры подготовки к полетам, обеспечивающие безопасное выполнение полета на основе учета летно-технических характеристик воздушного судна, других эксплуатационных ограничений и соответствующих ожидаемых условий на используемых маршрутах и аэродромах.

Указанные процедуры включаются в РПП.

4.16. Дополнительно к требованиям пункта 2.9 настоящих Правил эксплуатант обеспечивает выполнение следующих требований:

а) запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в плане полета в тех случаях, когда метеорологические условия на аэродроме вылета соответствуют эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен, или ниже их, или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам;

(пп. «а» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) запасной аэродром при взлете располагается в пределах следующего расстояния от аэродрома вылета:

для самолетов с двумя силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного одному часу полета на крейсерской скорости с одним двигателем;

для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем;

в) имеющаяся информация об аэродроме, который должен быть выбран в качестве запасного аэродрома при взлете, указывает на то, что метеорологические условия на нем будут к расчетному времени прилета отвечать соответствующему для этого полета эксплуатационному минимуму этого аэродрома для посадки или превышать его.

(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Учет ограничений летно-технических характеристик

4.17. Полет начинается только в том случае, когда летно-технические характеристики воздушного судна, приведенные в РЛЭ, позволяют выполнить в предстоящем полете следующие требования:

а) масса воздушного судна в начале взлета не превышает массы, позволяющей выполнить требования пункта 4.17.1, или массы, указанной в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным в подпунктах 4.17.2 и 4.17.3, а в отношении запасных аэродромов - подпункте «в» настоящего пункта и пункте 4.17.3 настоящих Правил;

б) масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной взлетной массы;

в) расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметра для определения максимальной посадочной массы.

4.17.1. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в пункте 4.17.2 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

4.17.2. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования, содержащиеся в пункте 4.17.3 настоящих Правил, не снижаясь до высоты меньшей, чем минимальная абсолютная высота пролета препятствий.

4.17.3. Летно-технические характеристики самолета позволяют приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции.

4.18. При выполнении требований пункта 4.17 настоящих Правил следует учитывать факторы, значительно влияющие на летно-технические характеристики воздушного судна: масса, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура, градиент уклона ВПП и состояние ВПП (наличие слякоти, воды, льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов и т.п.).

Дополнительные судовые документы и бортовое оборудование

4.19. В дополнение к положениям пункта 2.20 настоящих Правил воздушное судно имеет на борту РПП или его части, относящиеся к выполнению конкретного полета, и карты контрольных проверок.

4.20. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил:

самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 15000 кг или на борту которых разрешен провоз более 30 человек, при полетах в условиях сокращенных интервалов эшелонирования (RVSM) должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС);

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

самолеты с газотурбинными двигателями, максимальная взлетная масса которых превышает 5700 кг или на борту которых разрешен провоз более 9 человек, должны быть оборудованы системой предупреждения о близости земли, имеющей функцию оценки рельефа местности в направлении полета (далее - GPWS), выполняющей функции, установленные в пункте 5.76 настоящих Правил.

Воздушные суда, выполняющие полеты в воздушном пространстве классов A или C, должны иметь приемоответчик, передающий данные о барометрической высоте и соответствующий положениям тома 4 Приложения 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

При возможности использования приемоответчика в нескольких режимах приемоответчик устанавливается в режим, обеспечивающий взаимодействие с БСПС (режим «RBS»).

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

Электронные навигационные данные

4.21. Эксплуатант воздушного судна не использует программные продукты с электронными навигационными данными, обработанными для применения на борту воздушного судна и на земле, если не введены процедуры эксплуатанта, обеспечивающие целостность и актуальность этих данных и соответствие указанных продуктов функциям оборудования, которое будет их использовать.

Эксплуатант внедряет процедуры, обеспечивающие своевременное распространение и введение текущих и неизменных электронных навигационных данных для всех его воздушных судов, которым такие данные требуются.

Допуск экипажа ВС к полету

4.22. На каждый полет эксплуатант назначает пилота, исполняющего обязанности КВС.

4.23. Эксплуатант в зависимости от типа воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в обычной и аварийной обстановке, а также в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

Эксплуатант устанавливает и осуществляет программу подготовки экипажа воздушного судна, которая предназначена для приобретения и поддержания необходимой квалификации летного экипажа, включая навыки, касающиеся функциональных возможностей человека, а также обучение методам и правилам пользования аварийно-спасательным оборудованием, которое должно находиться на борту, и тренировки по аварийной эвакуации людей с борта воздушного судна.

Эксплуатант не допускает членов экипажа к полетам, не выполнивших указанные программы.

4.24. Программы наземной и летной подготовки разрабатываются и утверждаются либо в виде собственных программ, либо при содействии учебного учреждения, в виде программы такого заведения. В РПП эксплуатанта включаются указанные программы или дается на них ссылка. Программа подготовки должна включать обучение навыкам по использованию всего установленного оборудования.

4.25. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанность КВС, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил три взлета и посадки на воздушном судне того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.26. Эксплуатант не поручает второму пилоту осуществлять пилотирование воздушного судна при выполнении взлета и посадки с людьми на борту, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот не выполнил взлета и посадки на самолете того же типа или на летном тренажере, допущенном уполномоченным органом в области гражданской авиации для этой цели.

4.27. Эксплуатант удостоверятся в том, что члены летного экипажа воздушного судна обладают необходимой квалификацией для исполнения порученных служебных обязанностей.

Эксплуатант обеспечивает не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проведение проверок техники пилотирования и умения пилотов действовать в аварийной обстановке, выявляющих фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа и модификации. Эксплуатант обеспечивает выполнение указанных проверок назначенным им пилотом.

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

4.28. Количество членов кабинного экипажа воздушного судна для каждого типа воздушного судна определяется эксплуатантом, исходя из пассажировместимости или числа перевозимых лиц, для обеспечения безопасной и быстрой эвакуации людей, а также выполнения необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного в РЛЭ.

V. Правила подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок

Общие требования

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

5.2. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа воздушного судна были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, касающимися их обязанностей и применимыми к районам пролета воздушного судна, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам.

5.3. Принятие решений о начале, продолжении полета, отклонении от плана полета и (или) прекращении полета возлагается на КВС в порядке, установленном в РПП, с учетом информации, предоставленной сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером), в том случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за выполнением полетов предусматривается привлечение сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера).

5.4. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту самолета всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

5.5. Эксплуатант вводит систему управления безопасностью полетов, которая:

включает процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов;

обеспечивает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;

обеспечивает постоянное улучшение обязательных показателей работы системы управления безопасностью полетов.

5.6. В рамках системы управления безопасностью полетов определяется структура функций в вопросах обеспечения безопасности полетов эксплуатанта, в том числе и функции руководителей эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.

5.7. Эксплуатант воздушного судна с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

Программа анализа полетных данных включает в себя:

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

сбор данных бортовых средств объективного контроля, выполненных воздушным судном полетов, и анализ полученной информации;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

сбор данных, полученных от авиационного персонала по вопросам безопасности полетов.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

Выявленные при выполнении программы анализа полетных данных отклонения от требований эксплуатационной документации воздушного судна и настоящих Правил, а также отказы авиационной техники подлежат обязательной регистрации эксплуатантом для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант обеспечивает хранение в течение двух лет параметрических данных средств объективного контроля и предъявляет их по требованию уполномоченного органа в области гражданской авиации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

Программа анализа полетных данных эксплуатанта обеспечивает защиту персональных данных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.8. В рамках системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для исполнения персоналом эксплуатанта.

5.9. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

полет не начинался, пока эксплуатант на основании полученных им данных не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и (или) водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации воздушного судна и защиты людей на борту, соответствуют условиям, в которых должен выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели;

о любых неполадках в работе средств обеспечения полетов, замеченных во время полетов, без излишней задержки сообщалось в организации, обслуживающие указанные средства.

5.10. Эксплуатант обеспечивает наличие РПП и его применение авиационным персоналом, занимающимся вопросами обеспечения, подготовки и выполнения полетов.

5.11. При внесении изменений в РПП о них сообщается всему авиационному персоналу, которому надлежит пользоваться РПП, и в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложены функции по обязательной сертификации юридических, физических лиц, осуществляющих и (или) обеспечивающих коммерческие воздушные перевозки.

5.12. РПП должно содержать сведения:

а) Часть А «Общие положения»:

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

системы нормативов полетного и рабочего времени и времени отдыха членов летного и кабинного экипажей воздушного судна в соответствии с пунктом 5.23 настоящих Правил;

перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая оборудование, необходимое для выполнения полетов в воздушном пространстве, в котором предписано использовать основанную на характеристиках навигацию;

для полетов по правилам ETOPS - подлежащие использованию правила навигации, процедуры при отказе двигателя при выполнении полетов с применением правил ETOPS, а также назначение и использование запасных аэродромов;

обстоятельства, при которых необходимо экипажу воздушного судна прослушивать радиочастоты;

метод определения минимальных абсолютных высот полета в соответствии с пунктом 5.18 настоящих Правил;

методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов;

меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту;

организация и процедуры наземного обслуживания;

порядок действий КВС, ставших свидетелями авиационного происшествия;

состав летного экипажа воздушного судна для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности полномочий членов экипажа воздушного судна;

точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей;

условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с пунктом 2.13 настоящих Правил;

инструкции по контролю за массой и центровкой воздушного судна;

инструкции по устранению (предупреждению) обледенения и контролю за выполнением этих операций;

технические требования к рабочему плану полета;

действия экипажа воздушного судна в обычной ситуации для каждого этапа полета;

указания по использованию обычных карт контрольных проверок и времени их использования;

правила вылета в непредвиденных обстоятельствах;

указания по обеспечению информации об абсолютной высоте и сообщению об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа воздушного судна;

указания по использованию автопилотов и автоматов тяги в приборных метеорологических условиях;

указания по взаимодействию с органами ОВД;

инструктаж относительно вылета и захода на посадку;

процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами;

процедура стабилизированного захода на посадку;

ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности;

необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам;

указания по выполнению заходов по схемам точного и неточного заходов на посадку по приборам;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

распределение обязанностей среди членов летного экипажа воздушного судна и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж воздушного судна при выполнении захода на посадку и посадки по приборам в ночное время и приборных метеорологических условиях;

инструкции и требования по обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли;

принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования БСПС;

порядок действий КВС перехватываемых воздушных судов;

визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15000 м, дополнительно:

информация о действиях пилота в случае воздействия солнечной космической радиации;

порядок действий в случае принятия решения об аварийном снижении, предусматривающий необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и действия, которые следует предпринять в случае, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда связь прервана;

подробные сведения о введении системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП) в соответствии с пунктом 5.5 настоящих Правил, включая заявление эксплуатанта о политике в области обеспечения безопасности полетов и функции персонала, включая руководителей эксплуатанта;

информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации;

инструкции и указания по авиационной безопасности;

контрольный перечень осмотра воздушного судна, разрабатываемый в соответствии с пунктом 5.103 настоящих Правил;

б) Часть В «Информация по эксплуатации воздушного судна»:

сертификационные и эксплуатационные ограничения;

порядок действий летного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и

аварийной ситуациях и карты контрольных проверок;

инструкции по эксплуатации и информация о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями;

информация для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги (мощности) силовых установок и скорости полета;

максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа воздушного судна, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов;

инструкции и данные для расчета массы и центровки воздушного судна;

инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза;

информация о системах, органах управления воздушного судна и инструкции по их использованию;

перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов воздушных судов и разрешенных специальных полетов, включая требования, касающиеся выполнения полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках;

перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию;

правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по видам аварийных ситуаций, координацию действий экипажа воздушного судна, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа;

порядок действий кабинного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним карты контрольных проверок, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и кабинного экипажей;

спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки оборудования перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода;

код визуальных сигналов «земля - воздух» для использования оставшимися в живых в авиационном происшествии.

в) Часть С «Районы, маршруты и аэродромы»:

маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа воздушного судна в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для выполнения полетов;

минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте;

эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов;

информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств;

необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных настоящими Правилами, включая определение:

требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной или покрытой осадками поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;

ограничений набора высоты при взлете;

ограничений набора высоты при полете по маршруту;

ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;

требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной, мокрой и покрытой

осадками поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию;

дополнительной информации.

г) Часть D «Подготовка авиационного персонала»:

подробные сведения о программе подготовки членов летного экипажа воздушного судна в соответствии с пунктом 5.84 настоящих Правил;

подробные сведения о программе подготовки членов кабинного экипажа воздушного судна к выполнению обязанностей в соответствии с пунктом 5.99 настоящих Правил;

подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов (диспетчера).

5.13. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.

5.14. Эксплуатант обеспечивает авиационный персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна РЛЭ, в котором содержатся процедуры по эксплуатации воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

Эксплуатант разрабатывает карты контрольных проверок с учетом требований РЛЭ и РПП, а также с учетом человеческого фактора, и обеспечивает их применение летными экипажами воздушных судов до, во время и после полета.

5.15. Эксплуатант может устанавливать минимальные абсолютные высоты полета по ППП на маршрутах, не менее тех, которые установлены государством, над территорией которого выполняется полет.

5.16. Эксплуатант указывает в РПП метод, с помощью которого он определяет минимальные абсолютные высоты для полетов по ППП, выполняемые по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за аэронавигационное обслуживание полетов.

Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, должны быть не меньше высот, указанных в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

5.16.1. Допускается проведение специальной оценки условий труда на рабочих местах членов кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации при осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров.

(п. 5.16.1 введен Приказом Минтранса России от 18.09.2018 N 333)

Эксплуатационные минимумы аэродромов

5.17. Эксплуатант устанавливает эксплуатационные минимумы каждого используемого аэродрома на основании методов, изложенных в РПП.

При установлении эксплуатационного минимума аэродрома для конкретного взлета или конкретной посадки, с учетом типа захода на посадку, учитываются:

а) тип воздушного судна;

б) ограничения, предусмотренные пунктом 5.18 настоящих Правил;

в) размеры и особенности ВПП;

г) состав и характеристики наземных средств обеспечения захода на посадку;

д) состав оборудования воздушного судна, применяемого в целях определения положения воздушного судна относительно заданной траектории полета и ее выдерживания в процессе захода на посадку и ухода на второй круг;

е) препятствия в зонах захода на посадку и ухода на второй круг и высота пролета препятствий (ОСА/Н);

ж) средства, используемые для определения метеорологических условий и способы передачи метеорологической информации;

з) препятствия в зонах набора высоты при взлете и необходимый запас высоты над

препятствиями.

Эксплуатант предоставляет летным экипажам информацию о применяемых самых низших эксплуатационных минимумах с учетом разрешения на выполнение полетов по категории II и/или III при полностью исправном бортовом оборудовании и полном составе имеющихся наземных средств обеспечения захода на посадку и о порядке корректировки минимумов в сторону повышения в случаях:

а) ухудшения работы или отказа бортовых и наземных систем;

б) отсутствия допусков членов летного экипажа на выполнение полетов в условиях самых низших минимумов.

Установленные эксплуатантом эксплуатационные минимумы аэродрома не могут быть ниже минимумов, которые установлены для аэродрома государством, в котором он расположен, за исключением тех случаев, когда на это получено согласие уполномоченного органа данного государства.

Инструктивный материал по установлению эксплуатационных минимумов аэродрома содержится в документе ИКАО «Руководство по всепогодным полетам» (Doc 9365 AN/910 ИКАО).

(п. 5.17 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.18. При допуске пилотов и экипажей к полетам с применением самых низших эксплуатационных минимумов для посадки применяются следующие ограничения:

а) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки при видимости (видимости на ВПП), превышающей самый низший эксплуатационный минимум аэродрома для посадки (не ниже I категории) не менее чем на 200 метров и при нижней границе облаков (вертикальной видимости), превышающей DH или MDH не менее чем на 20 м, а при использовании режима автоматического приземления - при видимости на ВПП, превышающей эксплуатационный минимум аэродрома для посадки не менее чем на 200 метров, но не менее 550 метров, и при нижней границе облаков не ниже 60 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов (из них не менее 10 ночью) и налета не менее 200 часов в качестве КВС;

б) к полетам в условиях ниже категории I на вновь освоенном типе воздушного судна второй пилот может быть допущен после выполнения на нем не менее 40 полетов (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I на предыдущих типах воздушного судна);

в) к полетам в условиях ниже категории I КВС может быть допущен после выполнения не менее 40 полетов с правом выполнения полетов по минимуму категории I без дополнительных ограничений в качестве КВС на вновь освоенном типе воздушного судна (20 полетов, если пилот имел допуск к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС на предыдущих типах воздушного судна);

г) КВС, впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях ниже категории I в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории II при видимости на ВПП не менее 450 м, а по категории III - при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 40 полетов и налета не менее 200 часов после допуска к полетам в условиях ниже категории I в качестве КВС;

д) КВС, имевший допуск к полетам в условиях категории II в качестве КВС на каком-либо типе воздушного судна и впервые допущенный к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях категории III в качестве КВС, выполняет заходы на посадку и посадки по категории III при видимости на ВПП не менее 300 м.

Ограничение снимается в порядке, установленном в РПП, после выполнения не менее 20 полетов и налета не менее 100 часов после допуска к полетам в условиях категории III в качестве КВС;

е) к выполнению полетов в условиях ниже категории I допускаются летные экипажи,

все члены которого допущены к выполнению таких полетов.

(п. 5.18 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.19. Не допускается устанавливать эксплуатационные минимумы аэродрома для посадки при видимости менее 800 м, если не предоставляется информация о RVR.

(п. 5.19 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.20. Эксплуатант устанавливает правила, обеспечивающие пересечение воздушного судна порога ВПП в посадочной конфигурации с достаточным запасом высоты в посадочном положении.

Учет заправки топливом и маслом

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

5.22. Документы учета заправки топливом и маслом сохраняются эксплуатантом в течение трех месяцев.

Рабочее время, полетное время и время отдыха

5.23. Эксплуатант разрабатывает и указывает в РПП нормативы рабочего времени, полетного времени и времени отдыха, которые позволяют ему контролировать утомляемость всех членов экипажей воздушного судна и соответствуют требованиям Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 ноября 2005 г. N 139*.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 20 января 2006 г., регистрационный N 7401.

Если возникает необходимость в отклонении от правил, регламентирующих утомляемость членов экипажей воздушных судов, эксплуатант определяет приемлемые средства, позволяющие осуществлять такие отклонения. При любых отклонениях эксплуатант обеспечивает эквивалентный уровень безопасности полетов.

Отдых членов летного экипажа на рабочем месте применяется по решению КВС, если предусмотрено РПП эксплуатанта. Не допускается в целях учета соблюдения нормативов полетного времени учитывать время отдыха на рабочем месте как время отдыха.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Эксплуатант ведет учет полетного времени, рабочего времени и времени отдыха всех членов его экипажей воздушных судов.

Эксплуатант сохраняет учетные документы о каждом полете самолета на высоте более 15000 м определения общей дозы воздействия космической радиации на каждого члена экипажа в течение 12 месяцев подряд.

Подготовка к полету

5.24. Эксплуатант обеспечивает меры для подготовки экипажа воздушного судна к полетам с использованием конкретных районов, маршрутов и аэродромов не позднее дня накануне вылета в следующих случаях:

перед первым полетом в качестве КВС;

перед первым полетом в качестве КВС по новому маршруту, в новом регионе;

перед полетом по специальному заданию;

в случае истечения срока, указанного в пункте 5.94 настоящих Правил.

Допускается проведение предварительной подготовки непосредственно перед вылетом, с учетом требуемого объема подготовки и установленного режима труда и отдыха.

Предварительная подготовка включает в себя выполнение процедур подготовки к полету, установленных в настоящих Правилах, порядок проведения предварительной подготовки устанавливается в РПП.

5.25. Полет или серия полетов не начинается до тех пор, пока КВС не заполнит формы предполетной подготовки, предусмотренные в РПП и удостоверяющие тот факт, что КВС удовлетворен результатами подготовки, подтверждающими, что:

а) воздушное судно годно к полетам;

б) приборы и оборудование, предусмотренные в настоящих Правилах для предстоящего полета, установлены в достаточном количестве;

в) на воздушном судне выполнено предусмотренное эксплуатационной документацией техническое обслуживание;

г) масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

д) любой имеющийся на борту груз правильно распределен и надежно закреплен;

е) произведена проверка, результаты которой показали, что будут соблюдены в ходе намеченного полета эксплуатационные ограничения, предусматриваемые пунктами 2.16, 2.17 и 5.52 настоящих Правил; и

ж) соблюдены требования пункта 5.26 настоящих Правил, касающиеся составления рабочего плана полета.

Заполненные формы предполетной подготовки эксплуатант хранит в течение 90 дней.

5.26. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет или серию полетов в порядке, определенном в РПП. Рабочий план полета утверждается КВС и, когда это предусмотрено РПП, сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером) и включает в себя сведения:

тип воздушного судна;

номер рейса или государственный и регистрационный опознавательные знаки;

маршрут полета, включая поворотные пункты и пункты обязательного донесения, расстояния, время полета между ними, и заданные путевые углы на маршруте, включая полет на запасные аэродромы;

запланированная крейсерская скорость и общее время полета, расчетное и фактическое время пролета указанных пунктов;

минимальные безопасные высоты (эшелоны) полета, запланированные высоты (эшелоны) полета;

расчет топлива и контроль расхода топлива в полете;

запасные аэродромы назначения, взлета и на маршруте;

расчет плана полетов, измененного в полете;

необходимая метеорологическая информация;

другая информация, установленная эксплуатантом;

если информация из любого из вышеперечисленных пунктов содержится в другом, доступном для экипажа воздушного судна документе, она может не приводиться в рабочем плане полета.

Форма рабочего плана полета утверждается эксплуатантом и приводится в РПП.

Один экземпляр рабочего плана полета передается представителю эксплуатанта или, если это невозможно, сдается на хранение в пункте вылета.

При составлении рабочего плана выполняются требования пунктов 5.27 - 5.44 настоящих Правил.

Запасные аэродромы

5.27. Для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета равны эксплуатационному минимуму для посадки или ниже его или не представляется

возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

а) для самолетов с двумя силовыми установками не дальше расстояния, эквивалентного одному часу времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем или установленному эксплуатантом времени, но не более двух часов полета, если эксплуатант имеет разрешение на полеты по правилам ETOPS не менее 120 минут;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) для самолетов с тремя или более силовыми установками - не дальше расстояния, эквивалентного двум часам времени полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем.

Запасной аэродром для взлета выбирается при соответствии фактической погоды или прогноза погоды на нем эксплуатационному минимуму аэродрома для посадки, который может быть применен в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия, с учетом ограничений в случае отказа одного двигателя.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.29. Полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пункте 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль 60 минут для воздушного судна с двумя двигателями или 180 минут с тремя и более двигателями.

В качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на котором посадочные характеристики воздушного судна позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеются светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам.

(п. 5.29 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.29.1 - 5.29.2. Исключены. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

5.30. Для самолетов при полете по ППП выбирается и указывается в планах полета, по крайней мере, один запасной аэродром пункта назначения, уход на который возможен с высоты принятия решения аэродрома назначения или с заранее запланированной точки на маршруте (рубежа ухода), за исключением тех случаев: когда продолжительность полета не превышает 6 часов, аэродром назначения имеет две ВПП, пригодные для посадки воздушного судна, и получена информация о фактической погоде и прогнозе погоды, дающая основание для уверенности в том, что в течение периода времени, начинающегося за 1 час до и заканчивающегося через 1 час после расчетного времени прибытия, видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 600 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку).

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

(п. 5.30 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.31. При расчетной продолжительности полета с рубежа ухода до аэродрома назначения более 2 часов информация о фактической погоде и прогнозе погоды на аэродроме назначения должна указывать на то, что в течение периода времени, начинающегося за 2 часа до и заканчивающегося через 2 часа после расчетного времени прибытия,

нижняя граница облаков (вертикальная видимость) и видимость будут соответствовать требованиям подпункта «б» пункта 5.38 настоящих Правил, но не ниже 200 м и не менее 2500 м соответственно.

(п. 5.31 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.32. Запасной вертодром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета, если погодные условия на вертодроме вылета не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома.

5.33. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома при взлете, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационного минимума вертодрома для посадки, который может быть применен.

(п. 5.33 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.34. При полете, выполняемом по ППП, в рабочем плане полета и в плане полета указывается не менее одного запасного вертодрома в пункте назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) продолжительность полета и преобладающие метеорологические условия дают основание для уверенности в том, что к расчетному времени прилета вертолета на вертодром назначения, а также в течение 1 часа до и после запланированного времени посадки, заход на посадку и посадка могут выполняться в визуальных метеорологических условиях;

б) пригодный запасной вертодром отсутствует. В этом случае определяется рубеж возврата (PNR).

5.35. Имеющаяся информация по вертодрому, выбираемому в качестве запасного вертодрома назначения, определяет условия в расчетное время его использования, которые должны быть не ниже эксплуатационных минимумов вертодрома для посадки.

5.36. Пригодные запасные вертодромы, расположенные в открытом море, выбираются исходя из следующего:

а) запасные вертодромы, расположенные в открытом море, используются только после PNR (до PNR используются только запасные вертодромы на суше);

б) характеристики вертолета с летно-техническими характеристиками 1 и 2 классов с одним неработающим двигателем позволяют произвести посадку на запасном вертодроме;

в) обеспечивается место на палубе;

д) информация о погоде должна быть надежной и точной.

Запасные вертодромы, расположенные в открытом море, не должны использоваться, если возможно иметь на борту воздушного судна запас топлива, достаточный для выполнения полета на запасной вертодром, расположенный на суше.

Метеорологические условия

5.37. Полет, который планируется выполнять по ПВП, не начинается до тех пор, пока текущие метеорологические сводки или подборка текущих сводок и прогнозов не укажут на то, что метеорологические условия на маршруте или части маршрута, по которому воздушное судно будет следовать по ПВП, обеспечат к соответствующему времени возможность соблюдать ПВП.

5.38. За исключением случаев, указанных в пункте 5.39 настоящих Правил, запрещается начинать полет по ППП до тех пор, пока КВС не будет получена информация, указывающая на то, что:

а) условия на аэродроме намеченной посадки к расчетному времени прилета будут соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

б) условия на запасном аэродроме пункта назначения, если таковой требуется, к расчетному времени прилета будут соответствовать при планируемом заходе на посадку:

по категории II и/или III (a, b или c) - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже 60 м, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума аэродрома для посадки при категории I;

по радиомаячным системам инструментального захода воздушных судов на посадку - кроме категории II и/или III нижняя граница облаков (вертикальная видимость) не ниже MDH для захода по схеме неточного захода на посадку, видимость (видимость на ВПП) должна быть не менее эксплуатационного минимума для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку;

при заходе по схеме неточного захода на посадку - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 50 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для посадки при выполнении захода по схеме неточного захода на посадку не менее чем на 500 м;

с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») - нижняя граница облаков (вертикальная видимость) должна превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 100 м, видимость (видимость на ВПП) должна превышать эксплуатационный минимум для захода на посадку с применением визуального маневрирования не менее чем на 1000 м.

При выборе запасных аэродромов используются эксплуатационные минимумы для посадки, применимые на конкретной ВПП с учетом направления и скорости ветра.

КонсультантПлюс: примечание.

Решением Верховного Суда РФ от 09.02.2015 N АКПИ14-1451 изменения, внесенные в нижеследующий абзац пункта 5.38 Приказом Минтранса РФ от 22.11.2010 N 263, признаны недействующими.

В качестве указанной информации используются сведения из источников, которые эксплуатант посчитает достоверными.

(п. 5.38 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.39. Разрешается начинать полет по ППП при отсутствии информации о метеорологических условиях аэродрома назначения или при наличии информации, свидетельствующей о погоде ниже минимума для посадки к расчетному времени прибытия, при наличии двух запасных аэродромов пункта назначения с метеорологическими условиями, соответствующими требованиям подпункта «б» пункта 5.38 настоящих Правил, или одного запасного аэродрома, на котором видимость будет не менее 5000 м, а нижняя граница облаков (вертикальная видимость) будет не ниже 450 м и превышать MDH для захода на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») не менее чем на 150 м, а в случае, если такая высота не опубликована, то не ниже безопасной высоты в районе аэродрома (в секторе захода на посадку).

(п. 5.39 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Запас топлива и масла

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

а) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем до наиболее критического, с точки зрения расхода топлива, запасного аэродрома, указанного в планах полета, после чего продолжить полет еще в течение 45 минут;

б) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода:

выполнить полет до запасного аэродрома через определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 45 минут;

выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжать его в течение

45 минут, предусмотрев дополнительный запас топлива, составляющий 15% топлива, запланированного на полет по маршруту полетного времени, но не более двух часов;

в) при выполнении полета без запасного аэродрома назначения выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 45 минут.

5.41. Количество топлива и масла на борту самолетов с газотурбинными двигателями должно позволять:

а) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с DA/H или MDA/H аэродрома назначения, выполнить полет до аэродрома намеченной посадки, осуществить заход на посадку и уход на второй круг, выполнить полет до запасного аэродрома, указанного в рабочем плане полета, после чего выполнить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным аэродромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения. При использовании в качестве запасного аэродрома назначения второй непересекающейся ВПП аэродрома назначения, планируемый остаток топлива должен обеспечивать полет после прибытия на аэродром назначения в течение не менее 60 минут на высоте 450 м над аэродромом при стандартных температурных условиях;

б) при выполнении полета с выбранным запасным аэродромом пункта назначения, уход на который возможен с рубежа ухода, выполнить полет до запасного аэродрома через запланированный рубеж ухода, а затем продолжить его в течение 30 минут на высоте 450 м над запасным аэродромом либо выполнить полет до аэродрома намеченной посадки и затем продолжать его в течение двух часов (одного часа при прогнозируемых метеоусловиях на аэродроме назначения, превышающих требования подпункта «б» пункта 5.38 настоящих Правил на 50 м по нижней границе облаков (вертикальной видимости) и на 500 м по дальности видимости) при нормальном расходе топлива в крейсерском режиме, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное с точки зрения эксплуатанта или КВС для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом в РПП или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

в) исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263;

г) при выполнении полета без запасного аэродрома пункта назначения при соблюдении условий пункта 5.30 настоящих Правил выполнить полет до аэродрома назначения и продолжать его еще в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над аэродромом назначения при стандартных температурных условиях, предусмотрев дополнительное количество топлива, достаточное, с точки зрения эксплуатанта, для полета при увеличении расхода топлива в связи с возникновением любых возможных обстоятельств, указанных эксплуатантом или принятых во внимание КВС, но не менее чем 3% от топлива, расходуемого на полет от аэродрома вылета до аэродрома назначения.

5.42. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ПВП должно обеспечивать выполнение полета до вертодрома намеченной посадки, после этого продолжение полета в течение 20 минут на скорости, оптимальной с точки зрения расхода топлива.

5.43. Количество топлива и масла на борту вертолетов при полете по ППП должно обеспечивать:

а) при отсутствии потребности в запасном вертодроме (в случаях, предусмотренных в подпункте «а» пункта 5.34 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома назначения, после того продолжить полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на

высоте 450 м над вертодромом назначения при стандартных температурных условиях и выполнить заход на посадку и посадку;

б) при наличии потребности в запасном вертодроме выполнить полет до вертодрома назначения, осуществить заход на посадку и прерванный заход на посадку (уход на второй круг), а затем продолжить полет до запасного вертодрома, указанного в плане полета, после чего выполнять полет в течение 30 минут со скоростью полета в зоне ожидания на высоте 450 м над запасным вертодромом при стандартных температурных условиях, произвести заход на посадку и посадку;

в) при отсутствии пригодного запасного вертодрома (в случаях, предусмотренных в подпункте «б» пункта 5.34 настоящих Правил) выполнить полет до вертодрома назначения и затем позволит выполнить безопасную посадку в течение периода, соответствующего географическим и другим внешним условиям.

5.44. Разрешается изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута или следования на другой аэродром при условии, что начиная с места, где было произведено изменение маршрута полета, могут быть соблюдены требования настоящих Правил в отношении количества топлива и масла на борту воздушного судна.

(п. 5.44 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Дополнительные требования при выполнении полетов

5.45. За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета или посадки, запрещается выполнять полет воздушного судна по ПВП:

днем - ниже 100 м над поверхностью земли и ближе 150 м по горизонтали от препятствия;

ночью, в равнинной и холмистой местности - ниже 300 м над любым препятствием в пределах горизонтального радиуса 8000 м от препятствия, а в горной местности - ниже 600 м над любым препятствием в пределах горизонтального радиуса 8000 м от препятствия.

5.46. Эксплуатант определяет в РПП порядок проведения метеорологических наблюдений с борта воздушного судна и сообщения их результатов органу ОВД, а также сообщений о встреченных опасных условиях полета.

5.47. Эксплуатанты самолетов максимальной взлетной массой более 50000 кг с двумя газотурбинными двигателями на маршрутах, включающих в себя участки, содержащие точки маршрута, расстояние от которых до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, выполняют следующие правила (ETOPS):

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) полеты выполняются экипажами воздушных судов, члены которого имеют специальную подготовку для выполнения таких полетов;

б) эксплуатант разрабатывает и включает в РПП соответствующие программы подготовки членов таких летных экипажей воздушных судов, которые должны включать:

правила выбора маршрута и запасных аэродромов на маршруте;

применение перечня минимального оборудования при выполнении полетов по маршрутам, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 60 минутам крейсерского полета с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль;

требования к запасу топлива перед полетом и в полете;

порядок действий при ухудшении метеоусловий на запасных аэродромах на маршруте;

тренировку по действиям при полной потере тяги одним из двигателей в крейсерском полете;

тренировку по действиям при полной потере электропитания от генераторов;

в) любой полет с применением правил ETOPS не начинается до тех пор,

пока для участков маршрута, любая точка которых располагается далее расстояния, соответствующего 60 минутам полета на крейсерской скорости с одним неработающим двигателем при стандартных атмосферных условиях в штиль, не будут определены и указаны в рабочем плане полета пригодные для посадки аэродромы, на которых в течение возможного периода прибытия по последней имеющейся информации прогнозируются:

направление и скорость ветра, включая порывы, не превышающие установленные эксплуатационные ограничения;

нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость, соответствующие требованиям в зависимости от возможного использования навигационных средств захода на посадку:

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 60 м и видимость не менее 800 м (включая временные изменения);

хотя бы одно навигационное средство, которое обеспечивает заход на посадку по категории II: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) не ниже 90 м и видимость не менее 1100 м (включая временные изменения);

не менее двух независимых навигационных средств, обеспечивающих заход на посадку на непересекающиеся пригодные для посадки ВПП, ни одно из которых не обеспечивает заход на посадку по категории II и/или III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают наименьший эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 60 м и не менее чем на 800 м соответственно (включая временные изменения);

одно навигационное средство захода на посадку, которое не обеспечивает заход на посадку по категории II и/или III: нижняя граница облачности (вертикальная видимость) и видимость превышают эксплуатационный минимум аэродрома не менее чем на 120 м и не менее чем на 1600 м соответственно (включая временные изменения);

(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

г) эксплуатант имеет в спецификации к сертификату эксплуатанта разрешение выполнять полеты по правилам ETOPS, с указанием типа воздушного судна и максимального времени, соответствующему расстоянию, пролетаемому на крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем в стандартных атмосферных условиях до пригодного для посадки аэродрома.

Учет ограничений летно-технических характеристик

5.48. Воздушное судно эксплуатируется в соответствии с положениями сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), РЛЭ и нормами, применяемыми для установления эксплуатационных ограничений летно-технических характеристик, которые определены в пункте 5.52 настоящих Правил.

5.49. Самолеты с одним двигателем эксплуатируются только в таких условиях погоды и освещенности, на таких маршрутах и с таким отклонением от них, которые в случае отказа двигателя позволят безопасно совершить вынужденную посадку.

5.50. В условиях, когда безопасное продолжение полета не обеспечивается в случае отказа двигателя, перевозки на вертолетах осуществляются с учетом выполнения условий безопасной вынужденной посадки.

5.51. Выполнение перевозок пассажиров в приборных метеорологических условиях на вертолетах с летно-техническими характеристиками класса 3 осуществляется согласно положениям пункта 5.61 настоящих Правил.

5.52. Разрешается начинать полет только в том случае, когда информация о летно-технических характеристиках, содержащаяся в РЛЭ, указывает на то, что в предстоящем полете могут быть выполнены требования, содержащиеся в пунктах 5.53 - 5.66 настоящих Правил.

При выполнении указанных требований следует учитывать все факторы, которые влияют на летно-технические характеристики воздушного судна (масса, барометрическая

высота, соответствующая превышению аэродрома, температура; уклон ВПП и состояние ВПП, т.е. наличие слякоти, воды и (или) льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов).

5.53. Масса воздушного судна в начале взлета не превышает массы, указанной в пунктах 5.48 и 5.56 - 5.59, с учетом предполагаемого уменьшения массы в ходе полета и слива топлива по причинам, предусмотренным пунктами 5.57 и 5.58, а в отношении запасных аэродромов - пунктами 5.55 и 5.59 настоящих Правил.

5.54. Масса воздушного судна в начале взлета не превышает максимальную взлетную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению аэродрома, а также для любых других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметров для определения максимальной взлетной массы.

5.55. Расчетная масса воздушного судна к расчетному времени приземления на аэродроме намеченной посадки и на любом запасном аэродроме пункта назначения не превышает максимальную посадочную массу, указанную в РЛЭ для барометрической высоты, соответствующей превышению этих аэродромов, а также для других местных атмосферных условий, если они используются в качестве параметров для определения максимально допустимой массы при посадке.

5.56. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока не будут выполняться требования, содержащиеся в пункте 5.57 настоящих Правил.

При определении располагаемой длины ВПП учитывается возможное ее уменьшение в связи с необходимостью выведения самолета на осевую линию перед взлетом.

5.57. Летно-технические характеристики самолета позволяют в случае выхода из строя критического двигателя в любой точке на маршруте или запланированных на случай отклонения от него запасных маршрутах продолжать полет до аэродрома, где могут быть выполнены требования пункта 5.59 настоящих Правил, не снижаясь ни в каком месте до высоты ниже минимально разрешенной.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.58. Полеты самолетов с тремя или более двигателями по участкам маршрута, где расстояние от любой точки маршрута до пригодного для посадки аэродрома превышает расстояние, соответствующее 120 минутам времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль, выполняются при способности самолета в случае отказа любых двух двигателей продолжать полет до пригодного для посадки аэродрома и совершить посадку на нем.

(п. 5.58 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.59. Летно-технические характеристики самолета позволяют приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с учетом необходимости остановки или, если речь идет о гидросамолете, достижения достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом КВС учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

5.60. Летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют:

а) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или до этой точки, прервать взлет и остановиться в пределах располагаемой зоны прерванного взлета;

б) в случае отказа критического двигателя, определяемого в точке принятия решения при взлете или после этой точки, продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока не будут выполняться требования, указанные в пункте 5.62 настоящих Правил.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.61. Летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой момент после достижения определенной в РЛЭ точки после взлета продолжить взлет, обеспечивая пролет с надлежащим запасом всех препятствий вдоль траектории полета, пока не будут выполняться требования, указанные в пункте 5.62 настоящих Правил.

При отказе критического двигателя до достижения определенной в РЛЭ точки после взлета применяются требования, указанные в пункте 5.50 настоящих Правил.

5.62. При отказе двигателя в любой точке траектории полета на вертолете с летно-техническими характеристиками класса 3 применяются требования, указанные в пункте 5.50 настоящих Правил.

5.63. Летно-технические характеристики классов 1 или 2 вертолета позволяют в случае отказа критического двигателя в любой точке этапа полета по маршруту продолжить полет до места, в котором могут быть выполнены условия, указанные в пункте 5.65 или в пункте 5.66 настоящих Правил, не допуская снижения вертолета ниже разрешенной высоты в любой точке полета.

5.64. Летно-технические характеристики класса 3 вертолета позволяют при всех работающих двигателях выполнять полет по своему намеченному маршруту или запланированным измененным маршрутом, не допуская снижения ниже соответствующей минимальной абсолютной высоты в любой точке полета.

5.65. В случае отказа критического двигателя в любой точке этапа захода на посадку и посадки до точки принятия решения о посадке летно-технические характеристики класса 1 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий вдоль траектории. В том случае, когда отказ критического двигателя происходит после точки принятия решения о посадке, летно-технические характеристики вертолета позволяют выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции.

5.66. В случае отказа критического двигателя до характерной точки до посадки летно-технические характеристики класса 2 вертолета позволяют на вертодроме назначения или на любом запасном вертодроме после пролета всех препятствий на траектории захода на посадку, выполнить посадку и остановиться в пределах располагаемой посадочной дистанции или осуществить уход на второй круг и обеспечить пролет всех препятствий на траектории полета. При отказе двигателя после указанной точки и до посадки применяются требования пункта 5.50 настоящих Правил.

Учет сведений о препятствиях

5.67. В случае если на аэродроме не определены процедуры взлета, начального набора высоты, захода на посадку и посадки эксплуатант использует данные о препятствиях для разработки таких процедур с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, установленных РЛЭ.

Судовые документы

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

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

РЛЭ;

MEL;

инструкция по действиям в особых случаях полета разработанная эксплуатантом;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

бортовой и санитарный журналы;

свидетельство (запись в бортовом журнале) о техническом обслуживании и годности его к эксплуатации;

сертификат эксплуатанта и эксплуатационные спецификации (копии);

сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) при международных полетах;

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

РПП (части РПП, относящиеся к порядку подготовки и выполнения полетов) эксплуатанта;

копии лицензий эксплуатанта на воздушные перевозки пассажиров и (или) грузов;

задание на полет;

при выполнении полетов в условиях MNPS - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в MNPS;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

при выполнении полетов в условиях PNP - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в RNP с указанием типа RNP;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

при выполнении заходов на посадку и посадок в условиях II или III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам с записью: «КАТ II» или «КАТ III»;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

рабочий план полета;

актуализированные сборники аэронавигационной информации;

генеральная декларация (при международных полетах), пассажирская ведомость (манифест), грузовая ведомость (манифест), а также документ, содержащий информацию об опасном грузе, предусмотренную в пункте 49 Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. N 141;

аэронавигационные (полетные) карты на бумажных и (или) электронных носителях;

форму донесения об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении;

страховые полисы (их копии, заверенные эксплуатантом) членов экипажа воздушного судна и ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна. Допускается оформление страхования членов экипажа воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех членов экипажей воздушных судов эксплуатанта, без указания списка застрахованных лиц, а также оформление страхования ответственности владельца воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех воздушных судов эксплуатанта, без указания списка воздушных судов;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

метеорологическую документацию, предусмотренную РПП;

сводную загрузочную ведомость для воздушных судов, доставленную экипажу воздушного судна на бумажном носителе, или полученную с использованием электронных систем связи непосредственно на борту воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 25.11.2013 N 362)

в случае, если воздушное судно зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации) - копия соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации с копией листа Дополнения 1 к указанному соглашению, содержащего информацию о данном воздушном судне.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 26.02.2015 N 34)

5.69. Кроме документов, указанных в пункте 5.68 настоящих Правил, на борту воздушного судна должны быть иные документы, которые требуются по правилам государства, над территорией которых производится полет.

5.70. Указанное в пункте 5.68 настоящих Правил задание на полет содержит следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;

дата записи;

фамилии членов экипажа воздушного судна и выполняемые ими обязанности;

пункты вылета и прибытия;

планируемое время отправления и прибытия воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

номер рейса;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

абзац исключен с 15 апреля 2014 года. Приказ Минтранса России от 10.02.2014N 32

подпись КВС;

иные записи, установленные эксплуатантом.

Форма задания на полет и порядок его ведения определяется эксплуатантом.

Перечни минимального исправного оборудования

5.71. Выполнение коммерческих воздушных перевозок при отказе в работе какого-либо прибора, оборудования или системы допускается на основании MEL, за исключением случаев выполнения полетов на воздушных судах, разработанных или эксплуатировавшихся в СССР, для которых основанием для выполнения полета с отказавшими приборами, оборудованием или системой могут служить положения РЛЭ.

5.71.1. MEL, предназначенный для определения возможности эксплуатации воздушного судна с неработающими приборами, оборудованием или системами в рамках контролируемой и обоснованной программы проведения ремонтных работ и замены оборудования, составляется эксплуатантом для каждого воздушного судна на основании MMEL или для воздушных судов, разработанных или ранее эксплуатировавшихся в СССР, - требований РЛЭ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.71.2. MMEL, применяемый для разработки перечня минимального оборудования эксплуатанта, издается держателем сертификата типа воздушного судна и утверждается уполномоченным органом государства разработчика воздушного судна.

5.71.3. MEL включается в РПП и должен содержать:

предисловие, содержащее правила применения перечня минимального оборудования техническим персоналом и летными экипажами воздушных судов;

определения и пояснения применяемых терминов;

перечень являющихся признаками выхода из строя приборов, оборудования и систем, соответствующих предупреждающих и уведомляющих сигналов;

перечень приборов, оборудования и систем, при выходе из строя которых допускается эксплуатация воздушного судна с указанием для каждого воздушного судна:

количества установленных приборов на воздушном судне и количества требуемых для выполнения полета;

допустимого периода восстановления работоспособности вышедшего из строя прибора, оборудования или системы;

необходимости маркирования прибора, оборудования и системы в кабине экипажа воздушного судна и (или) пассажирской кабине;

требуемых дополнительных процедур технической подготовки воздушного судна к полетам, если таковые требуются;

требуемых дополнительных процедур летной эксплуатации воздушного судна, если

таковые требуются;

условий применения настоящего пункта, включая прогнозируемые условия полета, при которых запрещено его начинать с отказавшим устройством.

5.71.4. При утверждении MEL учитывается:

опыт эксплуатации данного типа воздушного судна;

опыт эксплуатации данного типа и аналогичных типов воздушного судна эксплуатантом;

квалификация и подготовка членов летных экипажей воздушного судна эксплуатанта.

5.71.5. При выходе из строя нескольких указанных в MEL компонентов оборудования эксплуатация воздушных судов допускается после установления в соответствии с процедурами, установленными эксплуатантом в РПП, отсутствия взаимосвязей между неработающими компонентами, приводящих к снижению уровня безопасности ниже допустимого предела или к чрезмерному увеличению нагрузки на летный экипаж.

(п. 5.71.5 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.71.6. При определении возможности обеспечения приемлемого уровня безопасности эксплуатант должен учитывать вероятность дополнительных отказов приборов, оборудования или систем воздушного судна при продолжении эксплуатации с неработающими системами или оборудованием.

5.71.7. В случае допуска к полету воздушного судна при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в бортовой журнал воздушного судна техническим персоналом, производящим подготовку воздушного судна к вылету, вносятся сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также производится маркировка отказавших приборов, если таковая требуется.

5.71.8. Окончательное решение о начале полета при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы принимает КВС.

5.71.9. В случае обнаружения выхода из строя какого-либо прибора, оборудования или системы после закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета КВС организует выполнение процедур, предписанных РЛЭ, и принимает решение о прекращении или продолжении выполнения полета на основании требований MEL и РЛЭ и, в случае необходимости, обращается к техническому персоналу.

5.71.10. Справочная информация в РПП, основанная на MEL, должна позволять КВС быстро принимать решение о прекращении, продолжении полета от закрытия дверей воздушного судна с целью выполнения полета до начала разбега.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.71.11. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы ремонт вышедших из строя каких-либо приборов, оборудования или систем выполнялся в возможно короткий срок. Повторное применение пункта MEL при выявлении выхода из строя какого-либо прибора, оборудования или системы в первых четырех полетах после ремонта допускается только для возврата воздушного судна на базовый аэродром или аэродром, имеющий организацию по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов.

5.71.12. Эксплуатант, осуществляющий полеты с применением MEL, разрабатывает и включает соответствующие положения в программы подготовки членов летного экипажа воздушного судна.

Бортовые приборы и оборудование

5.72. На борту воздушного судна устанавливаются или находятся приборы и оборудование, указанные в пунктах 5.71 - 5.79 настоящих Правил в зависимости от используемого воздушного судна и условий, в которых должен выполняться полет.

5.73. Воздушное судно оснащается приборами, которые позволяют летному экипажу воздушного судна контролировать траекторию полета, выполнять любые требуемые Правилами маневры и соблюдать эксплуатационные ограничения, касающиеся данного самолета, в ожидаемых условиях эксплуатации.

5.74. В дополнение к требованиям пункта 2.18 настоящих Правил воздушное судно оснащается:

запасом необходимых медицинских средств, помещаемых в легкодоступных местах и в количестве, соответствующем числу пассажиров, разрешенному к перевозке на данном воздушном судне, который должен включать один или несколько комплектов первой помощи;

на самолетах, на которых разрешено перевозить более 250 пассажиров, комплект медицинских средств для использования врачами или другими квалифицированными лицами для оказания неотложной медицинской помощи в полете;

переносными огнетушителями, не создающими опасной концентрации ядовитых газов внутри самолета. Не менее чем по одному огнетушителю устанавливается в кабине летного экипажа воздушного судна и в каждом пассажирском салоне, который отделен от кабины летного экипажа и в который члены экипажа не имеют прямого доступа.

5.75. Для полетов по ППП воздушные суда с максимальной взлетной массой более 5700 кг оснащаются в дополнение к требованиям пункта 2.18.8 настоящих Правил аварийным источником питания для электрических приборов, указывающих пространственное положение воздушного судна, а воздушные суда, введенные в эксплуатацию после 1 января 1975 г., оборудуются аварийным источником питания, независимым от основной системы электроснабжения и не менее 30 минут обеспечивающим работу и освещение авиагоризонта КВС.

Источник аварийного питания автоматически включается после полного отказа основной системы электроснабжения, и на приборной доске четко указывается, что авиагоризонт (авиагоризонты) воздушного судна работает от аварийного источника питания.

5.76. Воздушные суда, осуществляющие полеты по ППП, с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг, оборудуются системой предупреждения о близости земли (GPWS) с функцией оценки рельефа местности в направлении полета, автоматически предоставляющую летному экипажу воздушного судна предупреждения о потенциально опасной близости земной поверхности.

(п. 5.76 в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

5.77. Исключен. - Приказ Минтранса России от 21.12.2009 N 242.

5.78. Самолеты с газотурбинными двигателями, у которых максимальная взлетная масса свыше 5700 кг или на борту которых разрешена перевозка более 19 человек при выполнении полетов в условиях сокращенных интервалов эшелонирования (RVSM), должны быть оборудованы бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС).

(п. 5.78 в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

5.79. Использование бортовых регистраторов полетных параметров (самописцев) полетных данных с записью на фотопленку запрещено.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

При наличии самописцев они включаются экипажем воздушного судна вручную или автоматически перед началом полета и не выключаются в течение всего полета.

5.80. В случае авиационного происшествия или инцидента бортовые самописцы экипаж воздушного судна выключает по завершении полета и не включает вновь до тех пор, пока они не будут переданы в порядке, предусмотренном Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. N 609*.

---

* Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 25, ст. 2918; 2008, N 48, ст. 5604.

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

Допуск экипажа воздушного судна к полету

5.82. На каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве КВС, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой менее 10000 кг - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой 10000 кг и более - имеет свидетельство линейного пилота.

(п. 5.82 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

5.82.1. В случае, когда эксплуатационной документацией воздушного судна предусмотрено обязательное наличие второго пилота, на каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве второго пилота, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство коммерческого пилота или свидетельство пилота многочленного экипажа самолета;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа или свидетельство коммерческого пилота, а также налет 500 часов в качестве пилота самолета или прошел подготовку не менее 50 часов на тренажерном устройстве имитации полета самолета, допущенном к применению для отработки взаимодействия пилотов;

для управления вертолетом - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота.

(п. 5.82.1 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

5.82.2. Эксплуатант назначает пилота в качестве КВС под наблюдением, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота или свидетельство коммерческого пилота и налет не менее тысячи часов. Пилот выполняет функции КВС под наблюдением в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.02.2015 N 34)

(п. 5.82.2 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

5.83. Численность летного экипажа воздушного судна увеличивается по сравнению с минимальной необходимой численностью, указанной в РЛЭ или в других документах, имеющих отношение к удостоверению о годности к полетам, в случаях, когда это необходимо для типа используемого воздушного судна, вид выполняемого полета и продолжительность полета между пунктами, в которых происходит смена летного экипажа воздушного судна.

5.84. Эксплуатант не допускает членов летного экипажа воздушного судна до выполнения своих функций, если они не прошли подготовку по разработанной эксплуатантом программе подготовки, которая обеспечивает надлежащую подготовку членов летного экипажа для выполнения возложенных на них обязанностей и:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) предусматривает средства наземной и летной подготовки, а также преподавателей и инструкторов соответствующей квалификации;

б) состоит из наземной и летной подготовки на типе (типах) воздушных судов, на котором работают члены летного экипажа;

в) включает отработку взаимодействия членов летного экипажа, а также обучение действиям при всех видах аварийной и исключительной обстановки или режима, вызванных неисправностями силовой установки, планера или систем, пожаром или

другими отрицательными факторами;

г) включает подготовку в целях приобретения знаний и навыков, касающихся схем визуальных полетов и полетов по приборам в предполагаемом районе выполнения полетов, ограничений человеческих возможностей («человеческого фактора»), включая знания об опасности их проявления при выполнении полетов, о предотвращении ситуаций, приводящих к выходу за ограничения человеческих возможностей, о предотвращении ошибок и их исправлении, перевозки опасных грузов воздушными судами;

(пп. «г» в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

д) обеспечивает проведение обучения с таким расчетом, чтобы все члены летного экипажа знали функции, которые они должны осуществлять, и как эти функции связаны с функциями других членов экипажа воздушного судна, в том числе при выполнении нештатных или аварийных процедур;

е) предусматривает следующее:

ознакомление вновь принятого на работу члена летного экипажа с его обязанностями и функциями, требованиями эксплуатанта по выполнению полетов;

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев подготовку по аварийно-спасательному оборудованию воздушного судна и тренировку процедур аварийной эвакуации на суше;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

подготовка по перевозке опасных грузов, включая сдачу экзамена - не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять перевозку опасных грузов;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

тренировку процедур аварийной эвакуации на воде не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев, если планируется осуществлять полеты над водными объектами, при полетах над которыми необходимо иметь оборудование, предусмотренное пунктом 2.18.4 настоящих Правил;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов в особых условиях, включая сдачу экзамена;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку и тренировку по выводу воздушного судна из сложного пространственного положения, предсрывных режимов, режима сваливания - не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку к полетам в условиях RVSM и RNP, включая сдачу экзамена до начала выполнения полетов в указанных условиях на вновь освоенном типе воздушного судна, если планируется осуществлять полеты в условиях RVSM и RNP;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык - подготовку и проверку знания английского языка в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147, а также процедуры изучения правил, изложенных в сборниках аэронавигационной информации государства, в воздушном пространстве которого планируется выполнять полеты;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев подготовку в области авиационной безопасности;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую

подготовку к выполнению полетов в условиях сдвига ветра, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании систем предупреждения о близости земли, включая сдачу экзамена, и тренировка на летном тренажере, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку к выполнению маневров и действий при срабатывании БСПС, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку - не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев, если планируется осуществлять полеты, на воздушных судах, оборудованных БСПС;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев тренировку на летном тренажере по сценарию обстановки реального полета по маршруту;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку по знанию систем воздушного судна и умению определять его летные характеристики, включая сдачу экзамена;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению полетов КВС с правого пилотского сидения, включая сдачу экзамена, тренировку на летном тренажере или на воздушном судне, включая проверку КВС, если выполнение таких полетов предусмотрено в РПП;

(в ред. Приказов Минтранса России от 22.11.2010 N 263, от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев теоретическую подготовку к выполнению заходов на посадку и посадок в условиях II/III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку, если планируется выполнять взлеты и посадки в указанных условиях;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

теоретическую подготовку не реже одного раза в течение последовательных 7 месяцев к выполнению нормальных процедур выполнения полетов и к действиям в аварийных ситуациях, включая сдачу экзамена, и тренировку на летном тренажере, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев тренировку на летном тренажере по отказам всех систем, не относящимся к аварийной ситуации, включая проверку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев проверку выполнения нормальных процедур на воздушном судне;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 36 месяцев теоретическую подготовку и тренировку по управлению ресурсами кабины экипажа воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев оценку управления ресурсами кабины экипажа воздушного судна на тренажере и на воздушном судне.

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.85. Тренажерное устройство имитации полета применяется для предусмотренных Настоящими правилами подготовок или проверок членов экипажа воздушного судна, к которым данное тренажерное устройство имитации полета допущено уполномоченным органом в области гражданской авиации.

В иных случаях эксплуатант организовывает подготовку или проверку членов экипажа воздушного судна:

а) с применением имитирующих работу систем воздушного судна средств обучения, в кабине воздушного судна на земле - для подготовки или проверки навыков эксплуатации систем воздушного судна;

б) в полете без пассажиров на борту - для подготовки или проверки навыков управления воздушным судном и эксплуатации систем воздушного судна.

В ходе выполнения подготовки или проверки членов экипажа воздушного судна в полете запрещается выполнение элементов полета, не предусмотренных РЛЭ воздушного судна.

(п. 5.85 в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.86. Требования периодической наземной подготовки могут удовлетворяться посредством прохождения заочных курсов, дистанционного обучения или сдачи письменных экзаменов.

5.87. Требования относительно летной подготовки на конкретном типе воздушного судна считаются выполненными, если:

а) использовались тренажерные устройства имитации полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации для данной цели;

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

б) проводилась через определенное время проверка уровня подготовки, предусмотренная в 5.95 настоящих Правил, на данном типе воздушного судна.

5.88. Эксплуатант применительно к конкретному типу воздушного судна определяет функции всех членов летного экипажа воздушного судна, которые они должны выполнять в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации людей.

Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

5.89. Эксплуатант не поручает КВС или второму пилоту управление воздушным судном конкретного типа или его модификации при взлете и посадке, если пилот в течение 90 предшествующих дней не выполнил трех взлетов и посадок на воздушных судах такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

Если КВС или второй пилот летает на воздушных судах разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками относительно эксплуатационных процедур, систем и управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении каждой модификации или каждого типа воздушных судов.

5.90. Эксплуатант не поручает пилоту исполнять обязанности сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней этот пилот:

а) не исполнял обязанности КВС, второго пилота или сменного пилота на крейсерском этапе полета на воздушном судне этого типа или его модификации или;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) не прошел тренировку для восстановления летных навыков, включая действия в стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, специфических для крейсерского этапа полета, на воздушном судне этого типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели, и не практиковался в выполнении процедур захода на посадку и посадки, при этом отработка выполнения процедур захода на посадку и посадки может осуществляться в роли пилота, непилотирующего воздушное судно.

5.91. Эксплуатант не поручает штурману или бортинженеру (бортмеханику) исполнять обязанности на воздушном судне конкретного типа или его модификации, если в течение 90 предшествующих дней указанный член летного экипажа воздушного судна:

а) не исполнял свои обязанности на воздушном судне этого типа или его модификации или;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

б) не прошел тренировку для восстановления навыков, включая действия в

стандартных, нештатных и аварийных ситуациях, на воздушном судне этого типа под контролем инструктора или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

5.92. Эксплуатант не назначает пилота в качестве КВС для выполнения полета по маршруту или участку маршрута, к которому этот пилот в настоящее время не подготовлен, до тех пор, пока не будут соблюдены требования пунктов 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил.

(п. 5.92 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.92.1. Эксплуатант должен удостовериться в том, что каждый пилот и штурман в достаточной мере знает:

намеченный маршрут и аэродромы, которые могут быть использованы для взлета и посадки, включая:

особенности рельефа местности и минимальные безопасные высоты на маршруте;

сезонные метеорологические условия;

правила ведения связи при обслуживании воздушного движения;

правила обслуживания воздушного движения;

возможные способы получения метеорологической информации;

правила поиска и спасания;

применение навигационных средств для осуществления навигации по маршруту;

правила выполнения полетов над территориями населенных пунктов и местами скопления людей;

особенности выполнения полетов в зонах с высокой интенсивностью воздушного движения;

рельеф местности и расположение препятствий в районе аэродромов;

светотехническое оборудование аэродромов;

применение навигационных средств при выполнении схем прибытия, вылета и захода на посадку по приборам;

правила полетов в зонах ожидания;

применяемые эксплуатационные минимумы.

Эксплуатант разрабатывает процедуры подготовки пилота и штурмана к полетам по намеченным маршрутам и на аэродромах, которые могут быть использованы для взлета и посадки, и контроля знаний, в зависимости от их сложности.

(п. 5.92.1 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.92.2. КВС выполняет заход на посадку на каждый аэродром посадки по маршруту в присутствии в кабине пилота, подготовленного для выполнения посадки на данном аэродроме, за исключением одного из следующих случаев:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

а) заход на посадку на аэродром выполняется над несложной для навигации местностью, схемы захода на посадку по приборам и имеющиеся средства схожи с известными пилоту схемами и средствами, либо когда имеется уверенность в том, что заход на посадку и посадка могут быть выполнены в визуальных метеорологических условиях;

б) снижение с высоты начального этапа захода на посадку может быть выполнено днем в визуальных метеорологических условиях;

в) эксплуатант с помощью графических средств изображения земной поверхности в районе подхода и аэродрома устанавливает, что квалификация КВС дает ему право произвести посадку на соответствующем аэродроме;

г) аэродром запланированной посадки является смежным с аэродромом, на который КВС в настоящее время имеет право производить посадку.

(пп «г» введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.93. Эксплуатант ведет учет уровня квалификации пилота, а также учет способа достижения уровня квалификации.

5.94. Эксплуатант не назначает пилота КВС на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом, если в течение предшествовавших 12 месяцев этот пилот не выполнил, по крайней мере, одного полета в качестве пилота в составе летного экипажа воздушного судна с инспектирующим пилотом или наблюдателем в кабине летного

экипажа:

а) в этом районе; и

б) по любому маршруту, где схемы, связанные с этим маршрутом или с любыми аэродромами, которые предполагается использовать для взлета или посадки, требуют применения особых навыков или знаний.

В том случае, когда в течение более чем 12 месяцев КВС не совершил ни одного полета по маршруту или над аналогичной местностью в установленном районе, на маршруте или аэродроме и не отрабатывал такие схемы на тренажере, соответствующем этой цели, перед назначением его КВС для выполнения полетов в этом районе или на этом маршруте этот пилот должен быть проверен эксплуатантом в соответствии с пунктами 5.92.1 и 5.92.2 настоящих Правил.

5.95. Эксплуатант обеспечивает проведение проверок техники пилотирования и умения действовать в аварийной обстановке, которые выявляют фактическую подготовленность пилотов выполнять полеты на воздушном судне каждого типа или его модификации. В случаях, если полеты выполняются по ППП, эксплуатант обеспечивает демонстрацию умения пилотов выполнять такие полеты назначенному им пилоту.

Указанные проверки осуществляются дважды в течение любых последовательных 12 месяцев, с интервалом не менее 120 дней.

Тренажерные устройства имитации полета, допущенные уполномоченным органом в области гражданской авиации, могут использоваться для тех частей вышеуказанных проверок, в отношении которых они допущены.

Если эксплуатант планирует график полетов летного экипажа на воздушном судне разных модификаций одного и того же типа или на воздушных судах различных типов, но с аналогичными характеристиками с точки зрения эксплуатационных процедур системы управления, то эксплуатант принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении проверок на каждой модификации или каждом типе воздушного судна.

5.96. Эксплуатант устанавливает достаточное число членов кабинного экипажа воздушного судна для каждого типа самолета, исходя из пассажировместимости или числа перевозимых пассажиров, для того чтобы обеспечить безопасную и быструю эвакуацию людей, а также выполнение необходимых функций в аварийной обстановке или в ситуации, требующей аварийной эвакуации, но не менее установленного РЛЭ. Эксплуатант определяет эти функции на каждый тип воздушного судна в РПП.

5.97. Каждый член кабинного экипажа воздушного судна, в функции которого входят действия по аварийной эвакуации, занимает предусмотренное место во время взлета и посадки или по указанию КВС.

5.98. Во время взлета и посадки, а также в любое другое время по указанию КВС, когда член кабинного экипажа воздушного судна занимает место в кресле, он пристегивается привязным ремнем или привязной системой при наличии таковой.

5.99. Член кабинного экипажа воздушного судна допускается до выполнения своих функций, если он соответствует требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*, имеет соответствующее свидетельство и проходит подготовку по программе, после которой должен:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

---

* Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

а) исполнять связанные с обеспечением безопасности обязанности и функции, которые необходимо выполнять члену кабинного экипажа воздушного судна при возникновении аварийной обстановки или в ситуации, требующей аварийной эвакуации;

б) уметь пользоваться находящимся на борту аварийно-спасательным оборудованием (спасательные жилеты, спасательные плоты, аварийные трапы и желоба, аварийные выходы, переносные огнетушители, кислородное оборудование и комплекты первой помощи и т.п.);

в) при работе на воздушных судах, выполняющих полеты на высоте более 3000 м, знать о последствиях недостатка кислорода, а при работе на герметизированных воздушных судах - о физиологических явлениях, вызываемых разгерметизацией;

г) знать обязанности и функции других членов экипажа воздушного судна в аварийной обстановке в части, необходимой для выполнения обязанностей члена кабинного экипажа воздушного судна;

д) знать типы опасных грузов, которые разрешены и запрещены к перевозке в пассажирской кабине, и пройти программу подготовки по опасным грузам в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2008 г. N 141*; и

---

* Зарегистрирован Минюстом России 29 сентября 2008 г., регистрационный N 12356.

е) знать возможности человека применительно к обязанностям по обеспечению безопасности в салоне воздушного судна, включая вопросы координации действий между членами летного экипажа и членами кабинного экипажа воздушного судна.

Члены кабинного экипажа не реже одного раза в течение последовательных 24 месяцев проходят тренировку процедур аварийной эвакуации на воде и не реже одного раза в течение последовательных 12 месяцев - на суше.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263, в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер)

5.100. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) допускается к работе, если он:

а) отвечает требованиям, установленным Федеральными авиационными Правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147*, и имеет соответствующее свидетельство;

---

* Зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701.

в) в течение предшествующих 12 месяцев совершил, находясь в кабине экипажа воздушного судна, по крайней мере, один квалификационный полет над любым районом, в пределах которого он уполномочен осуществлять свои функции, и продемонстрировал эксплуатанту знание РПП, используемого бортового радио и навигационного оборудования;

д) продемонстрировал эксплуатанту знания, касающиеся возложенных на него функций и районов, в пределах которых он уполномочен их осуществлять, в следующих областях:

сезонных метеорологических условий и местных источников метеорологической информации;

влияния метеорологических условий на прием радиосигналов используемым бортовым оборудованием;

особенностей и ограничений каждой навигационной системы, которая используется эксплуатантом;

инструкций по загрузке воздушных судов;

е) продемонстрировал эксплуатанту знание и навыки в области возможностей человека применительно к обязанностям полетного диспетчера;

ж) продемонстрировал эксплуатанту способность выполнять обязанности, указанные в пункте 5.101 настоящих Правил;

з) если в течение прошедших 12 месяцев исполнял свои обязанности.

5.101. Сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) выполняет следующие обязанности:

а) оказывает помощь КВС в подготовке к полету и обеспечивает наличие соответствующей информации;

б) оказывает помощь КВС в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД, подписывает, при необходимости, и представляет план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;

в) обеспечивает КВС в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;

г) в случае аварийной ситуации во время полета сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер) приступает к выполнению процедур, предусмотренных РПП, и передает КВС информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета.

Авиационная безопасность

5.102. На всех самолетах, где устанавливается дверь кабины летного экипажа воздушного судна, дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением случаев покидания рабочего места, предусмотренных пунктом 3.10 настоящих Правил.

(п. 5.102 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.103. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке воздушного судна на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

5.104. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа воздушного судна по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и включающую в себя следующие элементы:

а) оценка уровня опасности события;

б) связь и координация между членами экипажа;

в) соответствующие меры самообороны;

г) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;

д) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;

е) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий, угроз;

ж) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;

з) правила досмотра воздушного судна и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

5.105. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления своих работников с превентивными мерами и методами в отношении

пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на воздушном судне, с тем, чтобы его работники способствовали предотвращению актов терроризма или других форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

VI. Общие правила выполнения авиационных работ

6.1. Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и главах I, II, III, IV и VII настоящих Правил.

6.2. Авиационные работы в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии их выполнения подразделяются на следующие виды:

авиационно-химические работы;

воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

работы с целью оказания медицинской помощи;

летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации.

6.3. Эксплуатант в дополнение к требованиям пункта 4.10 настоящих Правил предусматривает в РПП особенности выполнения авиационных работ видов, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

6.4. На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

6.5. Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

6.6. Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

6.7. Перед началом работ, а также в процессе их выполнения КВС обязан иметь информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

6.8. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже чем через 60 минут.

6.9. При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

6.10. Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

6.11. Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам воздушного судна обеспечивает КВС.

VII. Правила выполнения видов авиационных работ

Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве

7.1. В начале сезона работ каждое воздушное судно, занятое в производстве авиационно-химических работ (далее - АХР), перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и установленной сельскохозяйственной аппаратурой, результаты которого записываются в эксплуатационную документацию воздушного судна.

7.2. АХР разрешается выполнять:

в равнинной местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении от склонов не менее 5 км - при видимости не менее 3000 м (на вертолетах - 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м;

в горной местности - при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

В случае ухудшения погоды ниже значений, допустимых для конкретного вида работ, КВС прекращает выполнение полетов.

7.3. До начала обработки участка (полей, садов, виноградников и т.п.) КВС определяет с земли или с воздуха расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.4. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т.п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками отдельных деревьев леса - не ниже 10 м.

7.5. Полеты для обработки участков разрешается начинать:

в равнинной местности - не ранее чем за 30 минут до восхода солнца;

в горной местности - не ранее восхода солнца.

Полеты для обработки участков завершаются до захода солнца.

7.6. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.7. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах. Крены воздушного судна выдерживаются в соответствии с РЛЭ.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над линиями электропередач - не менее 20 м.

7.8. Полеты вдоль воздушных линий связи и электропередач над участками, пересеченными такими линиями, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

с наветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

7.9. Для обработки участков на склонах гор заходы должны выполняться:

а) вдоль горизонталей склона, кроме случаев, указанных в подпункте «б»;

б) в случаях, когда невозможно выполнить требования подпункта «а», гоны и развороты для последующих заходов на гон должны выполняться в сторону понижения рельефа местности или, при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ - вверх по склону.

7.10. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР допустимо производить только под руководством лиц, имеющих подготовку для проведения этой операции.

7.11. При выполнении полетов с целью выполнения АХР запрещается:

оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов (удобрений и т.п.);

обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

выполнять маневры в целях устранения задержки выхода химикатов (удобрений и т.п.);

брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;

членам летного экипажа воздушного судна покидать рабочее место до завершения полета.

Воздушные съемки

7.12. К воздушным съемкам относятся: аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты.

7.13. При выполнении воздушных съемок на истинной высоте менее 50 м:

развороты производятся на истинной высоте не менее 50 м;

угол крена не более 30°, а при использовании выпускных устройств не более 20°.

7.14. Допускается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом КВС должны поддерживать радиосвязь друг с другом для своевременного информирования о своем местонахождении.

7.15. В случае применения воздушных съемок группой воздушных судов, а также съемок в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов порядок проведения таких съемок вносится в РПП.

7.16. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм рт. ст.).

7.17. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом КВС может передавать управление автопилотом штурману, продолжая контролировать выдерживание режима полета.

7.18. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой для съемки с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или аппаратуры для съемки.

7.19. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

7.20. Запрещается выполнять:

полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии механизма, обеспечивающего автоматический сброс троса в аварийной ситуации;

полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при наличии болтанки;

полеты против солнца в равнинной местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной местности - менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30°;

полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20° для воздушного судна данного типа.

Лесоавиационные работы

7.21. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны лесов, обследования и учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

7.22. При обнаружении пожаров разрешается по просьбе представителя заказчика выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД, при наличии с ним связи.

7.23. Разрешается снижение над пожарами по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

7.24. Запрещены полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП.

7.25. Сброс вымпела для передачи донесений производится с высоты над препятствиями не менее:

в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м - 50 м;

в горной местности - 100 м.

7.26. При сбрасывании вымпелов не допускается:

производить заходы и развороты вверх по склону;

приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;

производить сброс вымпела лично КВС;

выполнять маневры над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

7.27. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с технологиями, изложенным в РПП.

Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

7.28. Производство строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

не назначил представителя для руководства работами.

7.29. По решению КВС перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производится тренировочный полет и висение над объектом работ для определения рациональных направлений способа и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

7.30. Для взаимодействия летного экипажа воздушного судна с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и (или) установленная КВС визуальная сигнализация.

7.31. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2000 м.

7.32. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с запасом топлива по усмотрению КВС, но не менее 20 минут полета.

Работы с целью оказания срочной медицинской помощи

7.33. Исключен. - Приказ Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

7.34. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи.

В этом случае КВС обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

7.35. При срочных полетах вылет воздушного судна разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

7.36. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, производится в первоочередном порядке.

7.37. В случае вынужденной посадки экипаж воздушного судна обязан принять все

возможные меры по организации доставки больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.

VIII. Обеспечение полетов

Авиатопливообеспечение полетов

8.1. Заправка воздушных судов горючими и смазочными материалами, не имеющими паспортов качества, запрещается.

8.2. Паспорта качества (их заверенные копии) на выдаваемые горючие и смазочные материалы предъявляются члену летного экипажа воздушного судна или представителю эксплуатанта по их требованию перед заправкой воздушного судна.

8.3. Запрещается заправка, дозаправка, слив топлива с высоким уровнем испарения (авиационный бензин), если на борту воздушного судна имеются пассажиры.

8.4. Заправка, дозаправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо) из воздушного судна во время нахождения на его борту пассажиров, а также при их посадке или высадке могут осуществляться при соблюдении следующих условий:

а) на борту воздушного судна вместе с пассажирами находится специально подготовленный персонал, способный применять средства пожаротушения, проинструктировать и организовать аварийную эвакуацию пассажиров в случае необходимости;

б) экипаж воздушного судна, обслуживающий персонал и пассажиры предупреждены о том, что будет производиться заправка, дозаправка или слив топлива;

в) табло «Пристегнуть ремни» выключено;

г) табло «Не курить» и световые указатели аварийных выходов включены;

д) пассажиры не пристегнуты ремнями безопасности;

е) количество персонала достаточно для организации немедленной эвакуации пассажиров;

ж) стоянка воздушного судна и зоны, где разворачиваются средства аварийного покидания воздушного судна, свободны от препятствий;

з) созданы условия для безопасной и быстрой эвакуации людей из воздушного судна, включая наличие трапа при одной входной двери на воздушном судне, или не менее двух трапов при двух и более входных дверях;

и) подвижные средства пожаротушения находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

8.5. Допускается заправка, слив топлива, имеющего низкий уровень испарения (реактивное топливо), из вертолетов при вращающихся винтах, если это не противоречит РЛЭ.

8.6. При возникновении опасной ситуации или при нарушении указанных в пункте 8.4 настоящих Правил требований заправка, дозаправка, слив топлива из воздушного судна с находящимися на борту пассажирами, а также при их посадке и высадке прекращаются.

Аварийно-спасательное обеспечение полетов

8.7. Аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации осуществляется в целях своевременного оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие на аэродроме и в районе аэродрома.

8.7.1. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэропорта (аэродрома) в соответствии с аварийным планом аэропорта (аэродрома).

Аварийным планом аэропорта (аэродрома) должно быть предусмотрено привлечение

специальных служб и координация их действий.

8.8. Экипажи воздушных судов авиационных предприятий, привлекаемые для выполнения поиска и спасания, обеспечения ликвидации чрезвычайных ситуаций, должны пройти соответствующую подготовку.

8.9. В зависимости от обстановки подаются следующие сигналы оповещения:

«Тревога» - в случаях, когда авиационное происшествие произошло внезапно или когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;

«Готовность» - в случаях, когда до ожидаемой посадки на данном аэродроме воздушного судна, терпящего бедствие, остается 30 минут и более.

Медицинское обеспечение полетов

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

8.10. Члены экипажа воздушного судна эксплуатанта, персонал органов ОВД, не прошедшие установленный для них предполетный (предсменный) медицинский осмотр в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50*, а также в случае выявленных нарушений пункта 2.5 настоящих Правил, к исполнению своих функций по управлению воздушного судна и обслуживанию воздушного движения не допускаются.

* Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный N 3417.

8.10.1. При выполнении международных полетов с аэродрома, находящегося на территории иностранного государства, а также при выполнении авиационных работ и других полетов с аэродромов, где отсутствует медицинский работник, который имеет право проводить медицинский осмотр, а также с посадочных площадок предполетный медицинский осмотр не проводится, решение о допуске членов экипажа воздушного судна к полетам принимает КВС.

Аэродромное обеспечение полетов

8.11. Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома, включающего ВПП, РД, перроны и места стоянки воздушных судов, площадки специального назначения, в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

8.11.1. Главный оператор аэропорта организует предоставление экипажам воздушных судов аэронавигационной и метеорологической информации при подготовке к полету (далее - брифинг).

Брифинг аэропорта производится по запросам эксплуатантов или КВС и включает в себя:

ведение документов аэронавигационной информации;

обеспечение хранения, приема и выдачи документов аэронавигационной информации экипажам воздушных судов;

учет, контроль издания и достоверности информации, которая доводится посредством NOTAM;

получение, обработка и хранение аэронавигационной информации по районам полетной информации (районам ОВД) и гражданским аэродромам на территории Российской Федерации;

предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной информации по

аэродромам вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ОВД), через которые пролегает маршрут полета;

взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями аэропорта);

прием у экипажа воздушного судна или представителя эксплуатанта плана полета и передача его по каналам связи органу ЕС ОрВД;

рассылка специальных сообщений, связанных с выполнением полета;

согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации службам аэропорта.

(п. 8.11.1 введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

8.12. Подготовка аэродрома к полетам воздушных судов, контроль над его техническим состоянием, своевременный ремонт, определение значений коэффициента сцепления осуществляется главным оператором аэропорта.

8.13. Организация работ на аэродроме, время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам воздушных судов, определяется главным оператором аэропорта и в письменной форме согласовывается с органом ОВД аэродрома (при его наличии).

(в ред. Приказа Минтранса России от 25.11.2013 N 362)

Главный оператор аэропорта определяет техническую готовность аэродрома к полетам и оперативно информирует орган ОВД о состоянии аэродрома с последующей записью переданной информации в журнал, в котором руководитель полетов ставит свою подпись об ознакомлении с представленной информацией.

Орган ОВД аэродрома обеспечивает оперативное доведение до экипажей воздушных судов информации о состоянии аэродрома.

(в ред. Приказа Минтранса России от 25.11.2013 N 362)

(п. 8.13 в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

8.14. Перед временным прекращением приема и выпуска воздушных судов вызванным техническим состоянием аэродрома, проведением работ, требующих прекращения полетов, органом ОВД на основании информации, полученной от главного оператора аэропорта, в зональный или региональный центр ЕС ОрВД подается информация о времени начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам не позднее чем за два часа до начала проведения работ.

(в ред. Приказа Минтранса России от 18.07.2017 N 263)

Информация о времени окончания работ является основанием для вылета воздушного судна из других аэропортов с расчетом прилета на данный аэродром не ранее указанного времени окончания работ.

8.15. При возникновении обстоятельств, делающих невозможным прием, выпуск воздушных судов, главный оператор аэродрома незамедлительно передает информацию об этом органу ОВД аэродрома для передачи в адрес органов ЕС ОрВД и экипажам прибывающих воздушных судов.

Окончательное решение о посадке принимает КВС. При этом службы обеспечения полетов принимают все возможные меры для обеспечения безопасности при посадке.

8.16. Работы на летном поле аэродрома проводятся только с разрешения руководителя полетов и под руководством ответственного лица аэродромной службы главного оператора аэропорта за проведение работ.

При работах на ВПП каждые 15 минут осуществляется контрольная проверка радиосвязи между ответственным лицом аэродромной службы за проведение работ и соответствующим органом ОВД.

8.17. Работы на ВПП прекращаются с немедленным ее освобождением от всех средств механизации в случаях:

потери радиосвязи между органом ОВД и лицом, ответственным за указанные работы;

по указанию органа ОВД.

8.18. Порядок расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта

и средств механизации на аэродроме устанавливается главным оператором аэропорта в соответствии с требованиями «Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации», утвержденной Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 июля 2006 г. N 82*.

* Зарегистрирован Минюстом России 2 октября 2006 г., регистрационный N 8343.

8.19. Спецмашины, выезжающие на летную полосу и рулежные дорожки, оборудуются габаритными и проблесковыми огнями, радиостанциями внутриаэропортовой связи, буксировочными устройствами и средствами пожаротушения.

Габаритные и проблесковые огни, установленные на аэродромных автомобилях, должны быть включены при работе техники на летном поле независимо от времени суток.

Машина ответственного за проведение работ на аэродроме лица аэродромной службы главного оператора аэропорта дополнительно оборудуется радиостанцией для прослушивания радиообмена на частоте посадки (взлета).

Метеорологическое обеспечение полетов

8.20. Метеорологическое обеспечение полетов осуществляется в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов путем предоставления требуемой метеорологической информации пользователям воздушного пространства, органам, осуществляющим организацию воздушного движения.

8.21 - 8.23. Исключены. - Приказ Минтранса России от 03.03.2014 N 60.

Орнитологическое обеспечение полетов

8.24. Орнитологическое обеспечение полетов включает комплекс мероприятий, направленных на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами, и включает:

орнитологическое обследование района аэродрома;

ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, и проведение мероприятий по их отпугиванию;

проведение визуальных и радиолокационных системных наблюдений для обеспечения контроля за орнитологической обстановкой;

сбор и оценку сведений о фактической орнитологической обстановке в районе аэродрома в целях определения опасности, создаваемой птицами для полетов воздушных судов;

доведение до летных экипажей воздушных судов информации об орнитологической обстановке (предупреждение о ее усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах, в районах аэродромов, на маршрутах, в районах полетов);

проведение занятий по авиационной орнитологии со специалистами ОВД, аэродромной службы и других служб, связанных с орнитологическим обеспечением полетов.

8.25. На аэродромах проводится учет всех случаев столкновений воздушных судов с птицами независимо от их последствий.

8.26. На аэродромах принимаются меры по предотвращению столкновений воздушных судов с птицами, вплоть до временного прекращения полетов.

Обеспечение авиационной безопасности

8.27. Обеспечение авиационной безопасности включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

8.28. Эксплуатанты принимают меры авиационной безопасности в соответствии

с Федеральными авиационными правилами «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2005 г. N 142*.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 30 сентября 2008 г., регистрационный N 12367.

8.29. В аэропортах иностранных государств представитель эксплуатанта совместно с КВС принимают необходимые меры по предотвращению и пресечению попыток незаконного вмешательства в деятельность в области авиации в соответствии с законами и правилами государства пребывания.

8.30. На аэродромах, посадочных площадках, на которых не предусмотрено наличие службы авиационной безопасности, КВС организует обеспечение мер авиационной безопасности с привлечением членов экипажа воздушного судна.

Электросветотехническое обеспечение полетов

8.31. Система светосигнального оборудования включается:

при ночных полетах - за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях - при видимости 2000 м и менее;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

Система визуальной индикации глиссады включается:

при ночных полетах за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов;

в дневных условиях за 15 минут до расчетного времени прибытия воздушных судов;

в других случаях - по требованию органа ОВД, экипажа воздушного судна.

8.32. Система светосигнального оборудования выключается:

с восходом солнца;

в дневное время - при видимости более 2000 м;

при отсутствии полетов или перерыве в прилетах (вылетах) воздушных судов более 15 минут.

Система визуальной индикации глиссады выключается при перерывах в прилете воздушных судов более 15 минут.

8.33. Все оперативные переключения в системе электроснабжения аэропорта на объектах, задействованных для обеспечения полетов воздушных судов, производятся только по согласованию с органом ОВД.

8.34. Руководителем полетов (диспетчером) днем предоставляется время для проведения ежедневного технического обслуживания электросветотехнических средств, используемых для обеспечения полетов воздушных судов, в соответствии с графиками.

8.35. Запрещается использование для обеспечения полетов воздушных судов электросветотехнических средств, на которых не выполнены или не завершены работы по техническому обслуживанию, а также проведение проверок работоспособности электросветотехнических средств на аэродромах ночью и днем в сложных метеоусловиях при нахождении на глиссаде воздушного судна.

IX. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов

Глава исключена. - Приказ Минтранса России от 27.12.2012 N 453.

Приложение
к Правилам

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

В настоящих Правилах употребляются термины и определения, приведенные:

а) в Воздушном кодексе Российской Федерации;

б) в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

г) следующие термины и определения:

абсолютная высота принятия решения (DA) или относительная высота принятия решения (DH) - установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме точного захода на посадку или заходе на посадку с вертикальным наведением, на которой должен быть начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг) в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку. Абсолютная высота принятия решения (DA) отсчитывается от среднего уровня моря, а относительная высота принятия решения (DH) - от превышения порога ВПП. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства применяется форма «абсолютная (относительная) высота принятия решения» и сокращение «DA/H»;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

акробатический полет - не требуемые для нормального полета, преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости;

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

аэронавигационные данные - изложение аэронавигационных фактических данных, концепции или инструкции в формализованном порядке, пригодном для связи, интерпретации или обработки;

аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. В настоящих правилах термин «аэродром» применяется и в отношении вертодрома или посадочной площадки, пригодных для безопасной посадки воздушного судна соответствующего вида;

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

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

бортовое пилотажно-навигационное оборудование - совокупность измерительных, вычислительных, управляющих систем и устройств, а также систем отображения информации на борту воздушного судна, предназначенных для обеспечения решения задач пилотирования воздушного судна и воздушной навигации;

бортовой самописец - любой самопишущий прибор, устанавливаемый на борту

воздушного судна в качестве дополнительного источника сведений для проведения профилактических мероприятий и расследования авиационного происшествия или инцидента;

векторение - обеспечение навигационного наведения воздушного судна посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД;

вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов. В настоящих Правилах термин «вертодром» применяется и в отношении аэродрома или посадочной площадки подходящих для безопасной посадки вертолетов;

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

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП (RVR) - максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры;

визуальные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующие условиям, установленным в пунктах 3.33.1 - 3.33.3 настоящих Правил или превышающих их;

визуальный заход на посадку - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

визуальное маневрирование (маневр «circle-to-land») - продолжение процедуры захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение разворотов в пределах зоны визуального маневрирования для вывода воздушного судна в посадочное положение относительно ВПП, расположение которой по отношению к траектории конечного этапа захода на посадку по приборам не позволяет выполнить посадку с прямой;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

вынужденная посадка - посадка по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану;

государство регистрации воздушного судна - государство, в реестр которого занесено воздушное судно;

государство эксплуатанта - государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, - постоянное место пребывания эксплуатанта;

день - период времени между началом утренних гражданских сумерек и концом вечерних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

диспетчерское разрешение - разрешение, выдаваемое органом ОВД экипажу воздушного судна при его запросе, действовать в соответствии с условиями, установленными органом ОВД;

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

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

запасной аэродром на маршруте - аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;

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

зона визуального маневрирования - зона, в пределах которой следует учитывать запас высоты над препятствием для воздушных судов, выполняющих заход на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land»);

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

извещение для авиационного персонала (NOTAM) - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

категории заходов по схеме точного захода на посадку и посадок:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Категория I (кат. I) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и либо при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на ВПП не менее 550 м;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Категория II (кат. II) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Категория IIIA (кат. IIIA) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 30 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Категория IIIB (кат. IIIB) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам с относительной высотой принятия решения менее 15 м или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

Категория IIIC (кат. IIIC) - заход по схеме точного захода на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

конечный этап захода на посадку - та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа «ипподром», если таковая предусмотрена; или

в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат прерванный заход на посадку (уход на второй круг);

консультативное обслуживание воздушного движения - обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования полетов воздушных судов, выполняющих полеты по ППП;

контролируемый аэродром - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения (воздушного и наземного);

контролируемое воздушное пространство - воздушное пространство установленных

размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства;

контрольная точка аэродрома (КТА) - точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

маршрут зональной навигации - маршрут, установленный для полетов воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

минимальная абсолютная высота снижения (MDA) или минимальная относительная высота снижения (MDH) - установленная абсолютная или относительная высота при заходе по схеме неточного захода на посадку или при заходе на посадку с применением визуального маневрирования (маневра «circle-to-land»), снижение ниже которой запрещается в случае, если не установлен необходимый визуальный контакт с наземными ориентирами для продолжения захода на посадку. MDA отсчитывается от среднего уровня моря, а MDH - от превышения аэродрома или превышения порога ВПП, если его превышение более чем на 2 м ниже превышения аэродрома. В тех случаях, когда используются оба понятия, для удобства можно применять форму «минимальная абсолютная (относительная) высота снижения» (MDA/H);

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

навигация, основанная на характеристиках (PBN) - зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, по схеме захода на посадку по приборам или в установленном воздушном пространстве;

начальный участок захода на посадку - участок схемы захода на посадку по приборам между начальной контрольной точкой захода на посадку и промежуточной контрольной точкой или, в соответствующих случаях, конечной контрольной точкой (или точкой) захода на посадку;

ночь - период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта;

обледенение - отложение льда на различных частях воздушного судна (слабое - при отложении льда на передней кромке крыла до 0,5 мм/мин., умеренное - от 0,5 до 1 мм/мин., сильное - более 1 мм/мин.);

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

перечень минимального исправного оборудования (MEL) - перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с MMEL для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями;

перрон - определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

полет по ПВП - полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов;

полет по ППП - полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

полет увеличенной дальности (ETOPS) - любой полет, выполняемый самолетом с двумя газотурбинными силовыми установками, при котором время полета с крейсерской

скоростью (в условиях МСА и в штилевых условиях) при одной неработающей силовой установке от какой-либо точки маршрута до соответствующего требованиям запасного аэродрома превышает 60 минут;

превышение порога ВПП - абсолютная высота порога ВПП;

превышение аэродрома - высота самой высокой точки ВПП относительно уровня моря. При наличии нескольких ВПП выбирается наибольшее значение;

приборные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, ниже установленных в пунктах 3.33.1 - 3.33.3 настоящих Правил;

программа технического обслуживания - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, например программы надежности, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех воздушных судов, которых он касается;

психоактивные вещества - алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители за исключением табака и кофеина;

рабочий план полета - план, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик воздушного судна, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах;

рубеж передачи ОВД - рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движением данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому;

руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) - руководство (руководства), утвержденное государством разработчика воздушного судна и содержащее ограничения, в пределах которых воздушное судно должно считаться годным к полетам, и инструкции и информацию, необходимые членам летного экипажа для обеспечения безопасной эксплуатации воздушного судна;

руководство по производству полетов (РПП) - руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей;

сдвиг ветра - изменение направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие и нисходящие потоки (сдвиг ветра слабый - до 2 м/с на 30 м высоты, умеренный - от 2 до 4 м/с на 30 м высоты, сильный - от 4 до 6 м/с на 30 м высоты, очень сильный - 6 м/с и более на 30 м высоты);

сменный пилот на крейсерском этапе полета - член летного экипажа, который назначается для выполнения функций пилота на крейсерском этапе полета на время запланированного отдыха КВС или второго пилота;

схема захода на посадку по приборам - серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте;

схема неточного захода на посадку (NPA) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV) - схема захода на посадку по приборам с использованием бокового и вертикального наведения, но не отвечающая требованиям, установленным для заходов по схеме точного захода на посадку и посадок;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

схема точного захода на посадку (PA) - схема захода на посадку по приборам

с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку;

схема типа «ипподром» - схема маневрирования воздушных судов в зоне ожидания, или необходимости в потере высоты на начальном этапе захода на посадку, или вывода воздушного судна на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен;

эксплуатационные минимумы аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) - ограничения использования аэродрома для:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

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

б) посадки при выполнении заходов по схеме точного захода на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H), соответствующих эксплуатационной категории;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

в) посадки при выполнении заходов на посадку и посадок с вертикальным наведением, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП и абсолютной (относительной) высоты принятия решения (DA/H); и

г) посадки при выполнении заходов по схеме неточного захода на посадку и посадок, выражаемые в величинах видимости и (или) дальности видимости на ВПП, минимальной абсолютной (относительной) высоты снижения (MDA/H) и, при необходимости, параметрами облачности;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

заходы по схеме точного захода на посадку и посадки - заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного бокового и вертикального наведения при минимумах, определяемых категорией захода на посадку и посадки. Боковое и вертикальное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо наземного навигационного средства, либо формируемых компьютером навигационных данных;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

характерная точка до посадки - точка в пределах этапа захода на посадку и посадки, после которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка;

характерная точка после взлета - точка в пределах этапа взлета и начального набора высоты, до достижения которой способность вертолета продолжать безопасный полет с одним неработающим двигателем не обеспечивается и может потребоваться вынужденная посадка.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 12 сентября 2008 г. N 147

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНЫМ ДИСПЕТЧЕРАМ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 15.06.2011 N 162,
от 26.12.2011 N 331, от 27.12.2012 N 453,
от 10.02.2014 N 32, от 16.09.2015 N 276)

В соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. I), ст. 3616) и в целях реализации стандартов Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации».

2. Установить, что настоящий Приказ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования.

Министр
И.Е.ЛЕВИТИН

Приложение

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (ФАП-147)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 15.06.2011 N 162,
от 26.12.2011 N 331, от 27.12.2012 N 453,
от 10.02.2014 N 32, от 16.09.2015 N 276)

I. Общие положения

1.1. Настоящие Правила разработаны в соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»* и со статьями 32, 33 и 37 Конвенции о международной гражданской авиации (открыта для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.; Международные воздушные сообщения СССР, Сборник документов, Москва, 1970, том 3) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (Приложение 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу»).

(в ред. Приказа Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

---

* Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. I), ст. 3616.

1.2. Настоящие Правила определяют требования к лицам авиационного персонала, осуществляющим функции, установленные для обладателей следующих свидетельств:

частного пилота (самолет, дирижабль, вертолет);
коммерческого пилота (самолет, дирижабль, вертолет);
пилота многочленного экипажа (самолет);
линейного пилота (самолет, вертолет);
пилота планера;
пилота свободного аэростата;
пилота сверхлегкого воздушного судна;
штурмана;
бортрадиста;
бортинженера (бортмеханика);
летчика-наблюдателя;
(абзац введен Приказом Минтранса России от 26.12.2011 N 331)
бортпроводника;
бортоператора;
специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов;
(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)
сотрудника по обеспечению полетов.
(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

1.3. 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. (в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

1.4. В свидетельствах, указанных в пункте 1.2 настоящих Правил, приводятся сведения, установленные в Приложении 2 к настоящим Правилам.

1.5. Для выполнения предусмотренных настоящими Правилами функций члена экипажа воздушного судна, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, к свидетельству, выданному другим государством - членом ИКАО, необходимо иметь разрешение, выдаваемое уполномоченным органом, которое является неотъемлемой частью свидетельства.

Уполномоченный орган указывает в разрешении срок его действия, который не может превышать срока действия самого свидетельства и может ограничить разрешенные функции обладателя свидетельства.

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

1.7. В случаях, установленных настоящими Правилами, обладатель свидетельства должен иметь действующее медицинское заключение, выданное в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50*.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный N 3417, с изменениями, внесенными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 апреля 2003 г. N 125, зарегистрированным Минюстом России 8 июля 2003 г., регистрационный N 4879, и Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 1 ноября 2004 г. N 27, зарегистрированным Минюстом России 22 ноября 2004 г., регистрационный N 6129.

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

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

---

* Пункт 3.4 Приложения N 14 к Федеральным авиационным правилам «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденным Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2002 г. N 50.

1.10. Члены летных экипажей в установленном порядке ведут записи об опыте летной эксплуатации воздушного судна.

1.11. Члены летных экипажей (пилоты, штурманы и бортрадисты), осуществляющие ведение радиотелефонной связи на борту воздушного судна при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, проходят контроль знаний общего и авиационного английского языка на соответствие требованиям, установленным в разделе 1.2.9 главы 1 Приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции о международной гражданской авиации, по результатам которого им присваивается уровень владения языком.

Для выполнения международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, обладатель

свидетельства проходит повторный контроль знаний английского языка:

при демонстрации знаний на четвертом уровне - через три года;

при демонстрации знаний на пятом уровне - через шесть лет;

при демонстрации знаний на шестом уровне прохождение повторного контроля знаний не требуется.

(п. 1.11 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

1.12. В настоящих Правилах используются термины и определения, которые приведены в Приложении N 1 к настоящим Правилам.

II. Общие требования к пилотам воздушных судов

2.1. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота любого из перечисленных ниже видов воздушных судов необходимо получить свидетельство, предусмотренное настоящими Правилами:

самолет;

дирижабль объемом более 4600 м3;

свободный аэростат;

планер;

вертолет;

сверхлегкое воздушное судно с массой конструкции более 115 кг.

2.2. При выдаче свидетельства пилота в свидетельство вносятся отметка о виде воздушного судна и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки знаний, навыков (умений).

2.3. Обладатель свидетельства частного пилота, коммерческого пилота или линейного пилота для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов должен получить соответствующую квалификационную отметку о виде воздушного судна, выдаваемую при условии выполнения требований настоящих Правил, установленных для соответствующего вида воздушного судна.

2.4. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна, пилота планера или пилота свободного аэростата для эксплуатации дополнительного вида воздушных судов получает новое свидетельство пилота соответствующего вида воздушного судна.

2.5. Обладатель свидетельства пилота не допускается к выполнению функций командира воздушного судна или второго пилота, если обладатель свидетельства не получил соответствующей отметки о классе согласно положениям пункта 2.6 настоящих Правил или отметки о типе воздушного судна в случаях, указанных в пункте 2.7 настоящих Правил.

2.6. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота на самолете, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, кроме указанных в подпункте «в» пункта 2.7 настоящих Правил случаев, обладатель свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку о классе:

а) с одним двигателем, сухопутный;

б) с одним двигателем, гидросамолет;

в) многодвигательный, сухопутный;

г) многодвигательный, гидросамолет.

Квалификационная отметка о классе воздушного судна вносится в свидетельство, если кандидат продемонстрировал степень умения, соответствующую свидетельству для класса воздушного судна, по которому он желает получить квалификационную отметку.

2.7. Обладатель свидетельства пилота должен получить квалификационную отметку о типе воздушного судна для эксплуатации:

а) воздушного судна, в сертификате типа или в руководстве по летной эксплуатации

(эквивалентном ему документе) которого установлено, что для его эксплуатации требуется второй пилот;

б) вертолета, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что он может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота;

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

Если функции пилота ограничиваются только функциями второго пилота, то в квалификационной отметке о типе воздушного судна указывается это ограничение.

2.8. Обладатель квалификационной отметки о типе воздушного судна, требуемой в соответствии с подпунктом «а» пункта 2.7 настоящих Правил, должен:

а) приобрести под контролем инструктора опыт на соответствующем типе воздушного судна и/или соответствующем пилотажном тренажере в следующих областях:

обычные схемы полета и маневры на всех этапах полета;

особые и аварийные процедуры и маневры, связанные с выходом из строя и отказами оборудования, например, силовой установки, приборов и систем воздушного судна, его планера;

при необходимости выполнение полетов по приборам, включая заходы на посадку, уходы на второй круг и посадки по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, в том числе с имитацией отказа двигателя;

порядок действий при потере членом экипажа работоспособности и порядок координации действий экипажа, включая распределение задач по пилотированию;

взаимодействие членов экипажа и применение контрольных карт;

б) продемонстрировать умение и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов, которые отвечают обязанностям командира воздушного судна или второго пилота;

в) продемонстрировать знания, указанные в подпункте «б» пункта 6.1 настоящих Правил.

2.9. Кандидат на получение квалификационной отметки о типе воздушного судна, требуемой в соответствии с подпунктами «б» и «в» пункта 2.7 настоящих Правил, должен продемонстрировать умения и знания, требуемые для обеспечения безопасного выполнения полетов на соответствующем типе воздушных судов.

2.10. При отсутствии квалификационной отметки о типе воздушного судна, предусмотренной в пункте 2.7 настоящих Правил, владелец свидетельства для выполнения учебных и исследовательских полетов или полетов с конкретной специальной целью, не связанных с получением платы или перевозками пассажиров, получает специальное разрешение от уполномоченного органа на выполнение указанного полета (полетов).

2.11. Для выполнения функций командира воздушного судна или второго пилота при полетах по правилам полета по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, обладатель свидетельства должен иметь квалификационную отметку о праве выполнения полетов по приборам, соответствующую виду воздушного судна.

2.12. Для осуществления летного обучения обладатель свидетельства пилота должен иметь квалификационную отметку «пилот-инструктор» и квалификационные отметки, позволяющие выполнять функции командира воздушного судна класса/типа, на котором производится обучение.

Лицо, занимающееся обучением на пилотажном тренажере, должно иметь или имело ранее квалификационную отметку «пилот-инструктор» в свидетельстве пилота или специальное разрешение уполномоченного органа.

2.13. Обучаемому лицу или владельцу свидетельства пилота засчитывается в налет время, в течение которого он выполнял полеты самостоятельно, с инструктором на самолете с двойным управлением и в качестве командира воздушного судна, которое включается в общее время налета, необходимого для получения свидетельства пилота.

Обладателю свидетельства пилота, выполняющему функции второго пилота на рабочем месте пилота на воздушном судне, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, состоящим из одного пилота, но для эксплуатации которого возможно наличие второго пилота, засчитывается не более 50% полетного времени в качестве второго пилота в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства пилота более высокого класса.

2.14. Время, в течение которого обладатель свидетельства пилота выполняет функции второго пилота воздушного судна, в сертификате типа или руководстве по летной эксплуатации (эквивалентном ему документе) которого установлено, что оно может эксплуатироваться летным экипажем, включающим второго пилота, засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

Время, в течение которого обладатель свидетельства второго пилота выполняет под контролем командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна (командир воздушного судна под наблюдением), засчитывается полностью в суммарном времени налета, требующегося для получения свидетельства более высокого класса.

2.15. Не допускается к выполнению функций командира воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее:

возраста 60 лет; или

возраста 65 лет, в случае выполнения полетов в экипаже с другим пилотом - старше 60 лет.

2.16. Не допускается к выполнению функций второго пилота воздушного судна, занятого в международных коммерческих воздушных перевозках, лицо, достигшее возраста 65 лет.

2.17. При обучении с целью получения свидетельства пилота к самостоятельным полетам обучаемое лицо допускается только под контролем или по письменному разрешению пилота-инструктора, соответствующему требованиям пункта 2.12 настоящих Правил.

2.18. При обучении с целью получения свидетельства пилота обучаемое лицо допускается к самостоятельным полетам, если оно имеет действующее медицинское заключение первого или второго класса.

2.19. Студенты и курсанты высших и средних учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов должны иметь медицинское свидетельство первого класса.

2.20. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна или функции второго пилота при коммерческой воздушной перевозке пассажиров только в случае, если он в предшествующие девяносто дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок на воздушном судне того же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

За исключением случая, указанного в пункте 2.20.1, обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при перевозке на борту воздушного судна людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих девяноста дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью, выполненных на воздушном судне того же типа/класса или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

(п. 2.20 в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

2.20.1. Обладатель свидетельства пилота, имеющий налет в качестве пилота не менее 1500 часов, выполняет функции командира турбовинтового или турбореактивного воздушного судна, требующего наличия второго пилота при перевозке на борту воздушного судна людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих шести месяцев выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью на воздушном судне того же типа или в течение предыдущих двенадцати месяцев выполнил не менее шести взлетов и шести посадок ночью на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа.

(п. 2.20.1 введен Приказом Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

2.21. Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при полетах по правилам полетов по приборам или в случае, если погодные условия не соответствуют правилам визуальных полетов, только если в течение последних 6 календарных месяцев:

он выполнил, как минимум, шесть заходов по приборам в фактических или имитируемых условиях полетов по приборам на воздушном судне того же вида или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида; или

прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором на воздушном судне соответствующего вида или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же вида, включающую выполнение схем полета и маневров, указанных в подпункте «д» пункта 7.1 настоящих Правил.

2.22. Обладатель свидетельства пилота не выполняет функции командира воздушного судна или второго пилота воздушного судна:

на воздушном судне, сертифицированном для полетов с одним пилотом, только если он в течение предшествующих 24 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором;

на воздушном судне, для эксплуатации которого требуется второй пилот, только если он в течение предшествующих 12 месяцев не прошел квалификационную проверку пилотом-инструктором.

В ходе проверки обладатель свидетельства демонстрирует пилоту-инструктору 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.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

При положительных результатах указанных проверок пилот-инструктор подписывает и выдает обладателю свидетельства справку о прохождении проверки навыков.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

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

III. Требования к частному пилоту

3.1. Обладатель свидетельства частного пилота должен:

а) быть старше 18 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций обладателя свидетельства частного пилота;

основ полета;

общих знаний конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушного судна;

принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений соответствующего вида воздушных судов и их силовых установок;

эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики, выполнения расчетов массы и центра тяжести (центровки);

практического применения взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

предполетной подготовки и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов для авиации общего назначения; подготовки и

заполнения планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка донесений о местоположении; выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; порядка получения и использования метеорологической информации; измерения высоты; опасных метеорологических условий; порядка установки высотомеров;

практических аспектов аэронавигации (самолетовождения) и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

применения методов контроля факторов угроз и ошибок в эксплуатационной обстановке;

использования аэронавигационной документации; авиационных кодов и сокращений;

соответствующих мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в спутном следе от воздушного судна и других опасных для полета явлений;

для вертолетов - трансмиссии; режима «вихревого кольца», земного резонанса, срыва на отступающей лопасти, динамического опрокидывания и других опасных ситуаций;

для дирижаблей - физических характеристик и практического применения газов; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

правил ведения связи и фразеологии применительно к полетам по правилам визуальных полетов; действий при отказе связи;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида полеты и маневры, указанные в подпункте «б» пункта 3.3, подпункте «б» пункта 3.4 или подпункте «б» пункта 3.5 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

управлять воздушным судном в пределах ограничений его характеристик;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации (самолетовождения);

постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

г) иметь действующее медицинское заключение первого или второго класса.

3.2. Обладатель свидетельства частного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира или второго пилота воздушного судна соответствующего вида и типа (класса), не занятого в коммерческих воздушных перевозках. Частный пилот может осуществлять оперативное техническое (предполетное) обслуживание воздушного судна, на котором он выполняет полеты.

(п. 3.2 в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

3.3. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «самолет»:

а) должен иметь налет на самолете не менее 40 ч или 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 5 ч налета на тренажере;

должен иметь не менее 10 ч самостоятельного налета на самолетах под руководством пилота-инструктора в соответствии с запрашиваемой квалификационной отметкой, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, при этом, по крайней мере, один полет по маршруту протяженностью не менее 270 км с посадкой до полной остановки на двух различных аэродромах;

должен иметь не менее 1 ч налета по приборам;

должен иметь 3 часа налета ночью, включая выполнение пяти взлетов и посадок ночью, выполняя обязанности командира воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

В общий налет может засчитываться 10% налета на других видах воздушных судов, кроме дирижабля и свободного аэростата, но суммарно не более 10 ч;

(в ред. Приказа Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

б) должен пройти летную подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угроз и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и положения центра тяжести (центровки), осмотр и обслуживание самолета;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

полеты на критически высоких воздушных скоростях;

взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы и с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств;

полет при имитации аварийной ситуации, включая имитацию неисправностей бортового оборудования;

полет при имитации отказа двигателя;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил ведения радиосвязи и фразеологии.

3.4. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «вертолет»:

а) должен иметь налет на вертолете не менее 40 ч или 35 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолета, в который засчитывается не более 5 ч налета на тренажере;

должен иметь не менее 10 ч самостоятельного налета на вертолетах под руководством пилота-инструктора, включая 5 ч самостоятельного налета по маршруту, в который входит, как минимум, один полет по маршруту протяженностью не менее 180 км с посадками в двух различных пунктах;

должен иметь не менее 1 ч налета по приборам;

должен иметь 3 часа налета ночью, включая выполнение пяти взлетов и посадок ночью, выполняя обязанности командира воздушного судна. В общий налет засчитывается 10% налета на других видах воздушных судов, кроме дирижабля, но не более 10 ч;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

б) должен пройти подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угроз и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчет массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

аэродромное движение и полеты по схеме движения, методы и меры предотвращения

столкновений;

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из режима вихревого кольца; действия при падении оборотов несущего винта;

маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки: в нормальных условиях, с попутным и боковым ветром, а также с площадок, имеющих уклон;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; производство полетов с площадок ограниченных размеров, в том числе вне аэродрома; быстрые торможения;

полеты по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и, при их наличии, радионавигационных средств, включая, по крайней мере, часовой полет;

полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

полет при имитации аварийной обстановки, включая имитацию неисправностей бортового оборудования и силовой установки; заход на посадку в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

правила ведения связи и фразеологии.

3.5. Кроме требований, установленных в пунктах 3.1 и 3.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства частного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «дирижабль»:

а) должен иметь налет не менее 25 ч в качестве пилота на дирижаблях, включая:

не менее 3 ч учебного налета по маршруту на дирижабле с выполнением одного полета по маршруту общей протяженностью не менее 45 км;

не менее 5 взлетов и 5 посадок до полной остановки на аэродроме с выполнением перед каждой посадкой полета по установленной схеме движения в зоне аэродрома;

не менее 3 ч полета по приборам;

не менее 5 ч полета в качестве пилота, выполняющего функции командира воздушного судна под контролем командира воздушного судна;

б) должен пройти летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением с пилотом-инструктором, в ходе которой он получает опыт в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;

движение по аэродрому и полеты по воздушным трассам (местным воздушным линиям), правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;

методы и процедуры выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

управление дирижаблем по внешним визуальным ориентирам;

взлеты, посадки и уход на второй круг;

техника взлета в максимальном режиме (с учетом пролета препятствий);

полет только по приборам, включая выполнение разворота на 180° в горизонтальной плоскости;

навигация, полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств;

порядок действий в аварийной ситуации, распознавание утечек газа, включая имитацию отказов оборудования дирижабля;

правила ведения связи и фразеология.

IV. Требования к обладателю свидетельства коммерческого пилота

4.1. Обладатель свидетельства коммерческого пилота должен:

а) быть старше 18 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций обладателя свидетельства коммерческого пилота;

основ полета;

общих знаний конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушного судна;

принципов эксплуатации и работы силовых установок, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений соответствующего вида воздушных судов и их силовых установок;

эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна, выполнения расчетов массы и центра тяжести (центровки);

практического применения взлетных, посадочных и других летно-технических характеристик, приведенных в эксплуатационной документации;

использования и проверки исправности оборудования и систем соответствующих видов воздушных судов;

правил технического обслуживания планера, систем и силовых установок соответствующих видов воздушных судов;

для дирижаблей - физических характеристик и практического применения газов;

предполетной подготовки и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов; подготовки и заполнения планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка донесений о местоположении; выполнения полетов в районах с интенсивным воздушным движением;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угроз и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; порядка получения и использования метеорологической информации; измерения высоты; опасных метеорологических условий; порядка установки высотомеров;

авиационной метеорологии; климатологии соответствующих районов и ее влияния на авиацию; перемещения областей низкого и высокого давления; структур атмосферных фронтов; возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия полета по маршруту, взлета и посадки;

причин, распознавания и последствий обледенения; порядка входа во фронтальную зону; обхода района с опасными метеоусловиями;

аэронавигации (самолетовождения), включая использование аэронавигационных карт, приборов и навигационных средств; понимания принципов и характеристик соответствующих навигационных систем; работ бортового оборудования;

применения методов контроля факторов угроз и ошибок в эксплуатационной обстановке;

использования аэронавигационной информации, понимания авиационных кодов и сокращений;

соответствующих мер предосторожности и действий в аварийной обстановке;

эксплуатационных правил перевозки грузов; потенциальных рисков перевозки опасных грузов;

требований и практики инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке из него;

для дирижаблей и вертолетов - влияния грузов на внешней подвеске;

для дирижаблей - использования, ограничения и эксплуатационной надежности авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления дирижаблем и навигации; использования, точности и надежности навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавания радионавигационных средств; принципов и характеристик автономных навигационных средств и систем; работы бортового оборудования;

для вертолетов - трансмиссии; режимов вихревого кольца; земного резонанса; срыва на отступающей лопасти; динамического опрокидывания и других опасных ситуаций; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях;

правил ведения связи и фразеологии при полетах по правилам визуальных полетов; действий при отказе связи;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида схемы и маневры, указанные в подпункте «б» пункта 4.3, подпункте «б» пункта 4.4 или подпункте «б» пункта 4.5 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угроз и ошибок;

управлять воздушным судном в пределах ограничений его летно-технических характеристик;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации (самолетовождения);

постоянно осуществлять управление воздушным судном таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

4.2. Обладатель свидетельства коммерческого пилота при условии соблюдений требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции:

обладателя свидетельства частного пилота воздушного судна соответствующего вида;

командира воздушного судна соответствующего вида при полетах, не связанных с коммерческими воздушными перевозками;

командира воздушного судна соответствующего вида при коммерческих воздушных перевозках, сертифицированного для полетов с одним пилотом;

второго пилота на воздушном судне соответствующего вида, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота.

Абзац исключен с 15 апреля 2014 года. - Приказ Минтранса России от 10.02.2014 N 32.

4.3. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «самолет»:

а) должен иметь налет на самолете не менее 200 ч или 150 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 10 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

100 ч налета в качестве командира воздушного судна или, если кандидат прошел курс обучения по утвержденной программе, 70 ч в качестве командира воздушного судна;

20 ч налета, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту протяженностью не менее 540 км с выполнением в ходе этого полета посадок до полной остановки на двух различных аэродромах;

10 ч налета в процессе обучения полетам по приборам, из которых не более 5 ч налета по приборам на тренажере;

5 ч налета ночью, включая выполнение пяти взлетов и пяти посадок в качестве

командира воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

б) должен пройти летную подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и положения центра тяжести (центровки), осмотр и обслуживание самолета;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

управление самолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

полет на критически низких воздушных скоростях; предотвращение штопора; распознавание начального и развившегося сваливания и выход из него;

полеты с асимметричной тягой при выдаче пилотам квалификационных отметок типа и класса самолетов с несколькими двигателями;

полеты на критически высоких воздушных скоростях;

взлеты и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

основные маневры и выход из необычных угловых положений с помощью только основных пилотажных приборов;

полет по маршруту с использованием визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

полет при имитации аварийной ситуации, включая имитацию неисправностей бортового оборудования и силовой установки;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения, правил ведения радиосвязи и фразеологии.

4.4. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «вертолет»:

а) должен иметь налет не менее 150 ч или 100 ч в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе в качестве пилота вертолета, в который засчитывается не более 10 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

35 ч налета в качестве командира воздушного судна;

10 ч налета, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, включая полет по маршруту с выполнением в ходе этого полета посадок в двух различных пунктах;

10 ч налета, выполняя полеты по приборам, из которых не более 5 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

5 ч налета в ночное время, включая выполнение 5 взлетов и 5 посадок в качестве командира воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

б) должен пройти подготовку на вертолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации вертолетов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание вертолета;

движение по аэродрому и полеты по воздушным трассам (местным воздушным линиям), правила и меры предосторожности, связанные с предотвращением столкновений;

управление вертолетом с помощью внешних визуальных ориентиров;

вывод на начальном этапе из вихревого кольца; действия при снижении оборотов несущего винта;

маневрирование на земле и опробование двигателя; висение; взлеты и посадки: в нормальных условиях, с попутным и боковым ветром и с площадок с уклоном; заходы на посадку по крутым траекториям;

взлеты и посадки с минимальной потребной тягой; техника взлета и посадки в максимальном режиме; использование площадок ограниченных размеров; быстрые торможения;

висение вне зоны влияния земли; по необходимости полеты с грузом на внешней подвеске; полет на большой высоте;

основные маневры в полете и вывод из необычного углового положения с использованием только основных пилотажных приборов;

полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, счисления пути и радионавигационных средств; правила изменения маршрута;

порядок действий в особых случаях и аварийной обстановке, включая имитацию неисправностей бортового оборудования; заход на посадку и посадка в режиме авторотации;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

правила ведения связи и фразеологии.

4.5. Кроме требований, установленных в пунктах 4.1 и 4.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства коммерческого пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «дирижабль»:

а) должен иметь налет не менее 200 ч;

в указанный налет входит не менее:

50 ч налета в качестве пилота на дирижаблях;

30 ч налета на дирижаблях в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением, включая не менее:

10 ч налета, выполняя полеты по маршрутам, и

10 ч налета, выполняя полеты ночью;

40 ч налета, выполняя полеты по приборам, из которых 20 ч составляет время полетов и 10 ч - время полетов на дирижаблях;

20 ч налета летной подготовки на дирижаблях, предусмотренной в подпункте «б» пункта 4.5 настоящих Правил;

б) должен пройти летную подготовку на дирижаблях с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой он получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

распознавание и контролирование факторов угрозы и ошибок;

предполетная подготовка, включая расчеты массы и центровки, осмотр и обслуживание дирижаблей;

аэродромное движение и полеты по схемам движения, методы и меры предотвращения столкновений;

методы и правила выполнения взлета, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийных условиях и используемые сигналы;

управление дирижаблем с помощью внешних визуальных ориентиров;

распознавание утечки;

взлеты и посадки в нормальных условиях;

взлеты с коротким разбегом (с укороченной взлетной полосы с учетом высоты пролета препятствий); посадки на аэродром ограниченных размеров;

полет по правилам полетов по приборам;

полет по маршруту с помощью визуальных ориентиров, методов счисления пути и радионавигационных средств, если таковые имеются;

порядок действий в аварийной ситуации, в том числе при имитации отказов бортового оборудования;

полеты на контролируемый аэродром, вылеты с контролируемого аэродрома, пролет контролируемого аэродрома, соблюдение правил обслуживания воздушного движения;

правила ведения связи и фразеологии.

V. Требования к обладателю свидетельства пилота многочленного экипажа самолета

5.1. Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа самолета должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и отвечать требованиям, указанным в подпункте «б» пункта 6.1 настоящих Правил;

в) получить опыт выполнения полетов и подготовку, продемонстрировать навыки и умения, установленные в Приложении 1 к Конвенции о международной гражданской авиации;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

5.2. Обладатель свидетельства пилота многочленного экипажа при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок может осуществлять функции:

а) при условии соблюдения требований, указанных в пункте 3.3 - обладателя свидетельства частного пилота самолета;

б) пилота при полетах по правилам полетов по приборам согласно квалификационной отметке о праве полетов по приборам;

в) второго пилота при выполнении полетов на самолете, для эксплуатации которого требуется наличие второго пилота;

г) прежде чем осуществлять функции обладателя свидетельства коммерческого пилота для выполнения полетов на самолете с одним пилотом обладатель свидетельства демонстрирует свое соответствие требованиям, предъявляемым при выдаче свидетельства коммерческого пилота, указанным в подпункте «б» пункта 4.1, подпункте «в» пункта 4.1 и подпункте «б» пункта 4.3 применительно к соответствующему типу самолета;

д) прежде чем осуществлять функции обладателя квалификационной отметки о праве на полеты по приборам на самолете с одним пилотом обладатель свидетельства демонстрирует способность выполнять функции командира воздушного судна при выполнении полетов с одним пилотом исключительно по приборам и отвечает указанным в подпункте «б» пункта 7.1 требованиям к умениям применительно к классу/типу самолета.

VI. Требования к линейному пилоту

6.1. Обладатель свидетельства линейного пилота должен:

а) быть старше 21 года;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся выполнения функций линейного пилота; правил обслуживания воздушного движения;

основ полета;

общих характеристик и ограничений электрических, гидравлических систем, системы наддува и других систем воздушного судна; системы управления полетом, включая автопилот;

принципов работы, правил эксплуатации и ограничений силовых установок воздушных судов; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

правил эксплуатации и ограничений соответствующих видов воздушных судов; влияния атмосферных условий на летно-технические характеристики воздушных судов согласно соответствующим эксплуатационным данным из руководства по летной

эксплуатации или эквивалентного ему документа;

использования и проверки исправности оборудования систем соответствующих воздушных судов;

пилотажных приборов; компасов; гироскопических приборов, эксплуатационных ограничений и воздействия прецессии; правил и порядка действий при отказах различных пилотажных приборов и электронных индикаторов;

правил технического обслуживания планеров, систем и силовых установок соответствующих воздушных судов;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и характеристики управляемости воздушного судна; выполнения расчетов массы и центровки;

использования и практического применения параметров взлетных, посадочных и других характеристик, включая правила управления в крейсерском полете;

предполетного планирования и оперативного планирования полета по маршруту, подготовки и представления планов полета; правил обслуживания воздушного движения; порядка установки высотомера;

возможностей человека, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

понимания и применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов, кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерения высоты;

авиационной метеорологии; климатологии; перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

причин, распознавания и последствия обледенения; порядка входа во фронтальную зону; обхода районов с опасными метеоусловиями;

для самолетов - метеорологии на больших высотах, включая понимание и использование метеосводок, карт и прогнозов; струйных течений;

самолетовождения, включая использования аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особых навигационных требований в отношении полетов по маршрутам большой протяженности;

использования, учета ограничений и эксплуатационной надежности авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для управления воздушным судном и навигации;

использования навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки;

принципов и характеристик автономных навигационных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работы бортового оборудования;

применения методов контроля факторов угрозы и ошибок в эксплуатационной обстановке;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке; правил безопасности полетов;

эксплуатационных правил грузовых перевозок и перевозок опасных грузов;

требований и практики инструктажа пассажиров по вопросам безопасности, включая меры предосторожности при посадке на воздушное судно и высадке;

для вертолетов - трансмиссии; режима «вихревого кольца»; земного резонанса; срыва на отступающей лопасти; динамического опрокидывания и других опасных ситуаций; правил обеспечения безопасности при полетах в визуальных метеорологических условиях; влияния грузов на внешней подвеске на характеристики управляемости;

правил ведения связи и фразеологии; действий при отказе связи.

Кроме того, обладатель свидетельства линейного пилота самолета отвечает требованиям, указанным в подпунктах «а» и «в» пункта 7.1 настоящих Правил;

в) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующего вида, эксплуатация которого требует наличия второго пилота, следующие процедуры и маневры:

предполетную подготовку, включая подготовку плана полета и представление плана полета;

обычные схемы полетов и маневры на всех этапах полета;

порядок действий в особых и аварийных случаях и маневры, связанные с отказами и неисправностями такого оборудования, как силовые установки, системы и планер;

порядок действий в случаях потери работоспособности членами экипажа и взаимодействие в экипаже, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа и использование контрольных карт;

для самолета - порядок действий и маневры при выполнении полетов по правилам полетов по приборам, указанные в подпункте «д» пункта 7.1 настоящих Правил, включая полеты с имитацией отказа двигателя.

Кандидат на получение свидетельства линейного пилота должен продемонстрировать способность выполнять процедуры и маневры, указанные в настоящем пункте, со степенью компетенции, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибок;

плавно и точно осуществлять ручное управление самолетом в пределах ограничений его летно-технических характеристик, обеспечивая успешное выполнение схемы полета или маневра;

управлять самолетом с автопилотом, работающем в режиме, соответствующем этапу полета, и знать особенности его работы в различных режимах;

точно выполнять порядок действий в нормальных, особых и аварийных условиях на всех этапах полета;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять управление самолетом, включая процесс принятия взвешенных решений и осведомленность о воздушной обстановке;

осуществлять взаимодействие с другими членами летного экипажа и демонстрировать способность эффективно выполнять процедуры на случай потери работоспособности членами экипажа и обеспечения координации членов экипажа, включая распределение задач по пилотированию, координацию действий членов экипажа, соблюдение штатных эксплуатационных процедур и использование контрольных карт;

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

6.2. Обладатель свидетельства линейного пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции:

обладателя свидетельства частного пилота и коммерческого пилота воздушного судна разрешенного вида;

командира воздушного судна разрешенного вида при коммерческих воздушных перевозках и любого самолета, сертифицированного для полетов с более чем одним пилотом.

Если обладатель свидетельства линейного пилота до этого имел только свидетельство пилота многочленного экипажа и не отвечает требованиям, установленным в подпунктах «а» и «г» пункта 5.2 настоящих Правил, то он допущен выполнять функции пилота только в составе многочленного экипажа самолета.

6.3. Кроме требований, установленных в пунктах 6.1 и 6.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «самолет»:

а) должен иметь налет не менее 1500 ч в качестве пилота самолета, в который засчитывается не более 100 часов налета на тренажере.

В указанный налет входит:

500 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением; или 250 ч в качестве командира воздушного судна; или не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением;

75 ч, выполняя полеты по приборам, из которых время наземной тренировки по приборам не превышает 30 ч;

100 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

б) кандидат должен пройти подготовку на самолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота и квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам или для получения свидетельства пилота многочленного экипажа.

6.4. Кроме требований, установленных в пунктах 6.1 и 6.2 настоящих Правил, обладатель свидетельства линейного пилота с квалификационной отметкой о виде воздушного судна «вертолет»:

а) должен иметь налет не менее 1000 ч в качестве пилота вертолета, в который засчитывается не более 100 ч налета на тренажере.

В указанный налет входит:

250 ч в качестве командира воздушного судна или не менее 70 ч в качестве командира воздушного судна и не менее 180 ч в качестве командира воздушного судна под наблюдением;

200 ч, выполняя полеты по маршруту, из которых не менее 100 ч в качестве командира воздушного судна или командира воздушного судна под наблюдением;

30 ч, выполняя полеты по приборам, из которых не более 10 ч может составлять время наземной тренировки по приборам;

50 ч, выполняя полеты ночью в качестве командира воздушного судна или второго пилота;

б) кандидат должен пройти подготовку на вертолете с двойным управлением, которая требуется для получения свидетельства коммерческого пилота вертолета.

VII. Требования, предъявляемые к обладателю свидетельства частного пилота или коммерческого пилота для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам

7.1. Обладатель свидетельства частного пилота или коммерческого пилота для получения квалификационной отметки о допуске к полетам по приборам должен:

а) продемонстрировать знания в следующих областях:

законов и правил, касающихся правил полетов по приборам, соответствующей практики и правил обслуживания воздушного движения;

использования, ограничений и пригодности к эксплуатации бортового электронного оборудования, электронных устройств и приборов, необходимых для управления и навигации воздушного судна при полете по правилам полетов по приборам и в метеорологических условиях полета по приборам; использования и ограничения автопилота;

компасов, их ошибок из-за крена и воздействия ускорения; гироскопических приборов, их эксплуатационных ограничений и воздействия прецессии; правил и порядка действий при неисправностях различных пилотажных приборов;

предполетной подготовки и проверок, соответствующих полету по правилам полетов по приборам;

оперативного планирования полета; подготовки и представления планов полета по правилам полетов по приборам;

возможностей человека при осуществлении полетов на воздушных судах по приборам, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

авиационной метеорологии; понимания и использования карт, сводок и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

причин, распознавания и последствий обледенения двигателей и планера; правил прохода фронтальных зон; обхода опасных метеоусловий;

для вертолетов - последствия обледенения несущего винта;

практической аэронавигации (самолетовождения) с использованием радионавигационных средств;

использования навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту, захода на посадку и посадки; опознавания радионавигационных средств;

применения методов контроля факторов угрозы и ошибок в условиях эксплуатации;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений, а также контрольных карт вылета, полета по маршруту, снижения и захода на посадку по приборам;

мер предосторожности и правил действий в аварийной обстановке; мер безопасности, связанных с полетами по правилам полетов по приборам; критериев пролета препятствий;

правил ведения связи и фразеологии, применяемых при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам; действий, предпринимаемых в случае потери связи;

б) продемонстрировать на воздушном судне способность выполнять схемы полетов и маневры, указанные в подпункте «д» пункта 7.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять воздушным судном запрашиваемого вида в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять контроль и наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление воздушным судном, обеспечивая успешное выполнение маневра или плана полета;

в) продемонстрировать способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего вида исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя, если предполагается осуществлять функции, предоставляемые квалификационной отметкой о праве на полеты по приборам, на многодвигательных воздушных судах;

г) отвечать требованиям к обладателю свидетельства частного пилота или коммерческого пилота запрашиваемого вида воздушных судов;

(пп. «г» в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

д) иметь налет не менее:

50 ч, выполняя полеты по маршруту в качестве командира воздушного судна, из них не менее 10 ч на воздушных судах запрашиваемого вида;

40 ч, выполняя полеты по приборам на воздушных судах, из них:

10 ч на воздушных судах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, 30 ч на комплексном тренажере или не более 20 ч наземной тренировки по приборам. Наземная тренировка осуществляется под руководством пилота-инструктора.

Пилот-инструктор обеспечивает получение кандидатом опыта эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

предполетная подготовка, включая использование руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа и соответствующих документов по обслуживанию воздушного движения при подготовке плана полета по правилам полетов по приборам;

предполетный осмотр, использование контрольных карт проверки перед рулением и взлетом;

порядок действий и маневры при выполнении полетов по правилам полетов по приборам в нормальных, особых и аварийных условиях, включая:

переход на полет по приборам после взлета;
стандартные схемы вылета и прибытия по приборам;
схемы полета по маршруту по правилам полетов по приборам;
полет в зоне ожидания;
заходы на посадку по приборам;
порядок ухода на второй круг;
посадки после выполнения заходов на посадку по приборам.

Если выполнение полетов по приборам должно осуществляться на воздушном судне с несколькими двигателями, то кандидат проходит летную подготовку на таком воздушном судне соответствующего вида с двойным управлением под руководством пилота-инструктора.

7.2. Обладатель свидетельства частного пилота или коммерческого пилота при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может выполнять на воздушных судах полеты по правилам полетов по приборам.

Для выполнения полетов на многодвигательных воздушных судах обладатель свидетельства пилота должен продемонстрировать способность выполнять полет на многодвигательных воздушных судах соответствующего типа исключительно по приборам при одном неработающем двигателе или с имитацией одного неработающего двигателя.

Пилоты, выполняющие полеты по приборам на воздушных судах нескольких видов, должны иметь квалификационную отметку о праве полетов по приборам по каждому виду.

VIII. Требования, предъявляемые к обладателю квалификационной отметки «пилот-инструктор»

8.1. Обладатель квалификационной отметки «пилот-инструктор» должен:

а) пройти подготовку по утвержденной программе и соответствовать требованиям, предъявляемым при получении свидетельства коммерческого пилота в соответствии с видом воздушного судна, указанным в свидетельстве;

б) обладать знаниями:

методики практического обучения;

по оценке успеваемости курсантов по тем предметам, по которым осуществляется наземная подготовка;

процесса усвоения материала;

элементов эффективного обучения;

по оценке и проверке уровня знаний курсантов, теории обучения;

разработки программы подготовки;

планирования урока;

методики аудиторного обучения;

использования учебных средств, включая тренажеры имитации полета;

по проведению анализа и исправлению ошибок учащихся;

возможностей человека применительно к летной подготовке, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

опасности, связанной с имитацией отказов систем на воздушном судне;

в) продемонстрировать способность обучать в тех областях, в которых он намерен проводить летную подготовку, и на тех типах и классах воздушных судов, по которым предусматривается осуществление функций пилота-инструктора, включая предполетный инструктаж, разбор полетов и наземную подготовку;

г) пройти курс обучения по методике ведения летной подготовки, включая демонстрацию операций, методов практического обучения, распознавание и исправление наиболее распространенных ошибок курсантов, и уметь применять на практике методику выполнения маневров и схем полета, по которой он намерен проводить летную подготовку.

8.2. Обладатель квалификационной отметки «пилот-инструктор» при условии

соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 и 2.5 - 2.22 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может:

контролировать самостоятельные полеты пилотов-курсантов;

проводить летную подготовку, необходимую для выдачи свидетельства частного пилота, свидетельства коммерческого пилота, свидетельства пилота многочленного экипажа, внесения квалификационной отметки о праве на полеты по приборам и квалификационной отметки пилота-инструктора;

при наличии отметки «экзаменатор» проверять знания, навыки и умения, установленные настоящими Правилами, у пилотов, подготовленных другими инструкторами.

IX. Требования к пилоту планера

9.1. Обладатель свидетельства пилота планера должен:

а) быть старше 16 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота планера;

правил полетов; соответствующих практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов работы систем и приборного оборудования планеров;

эксплуатационных ограничений планеров; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

использования и практического применения параметров стартовых, посадочных и других характеристик;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов авиации общего назначения; порядка установки высотомера; выполнения полетов в районах с интенсивным движением;

о возможностях человека применительно к пилоту планера, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

различных методов запуска (старта) и соответствующего порядка действий;

по мерам предосторожности и действиям в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

основ полета применительно к планерам;

в) иметь налет не менее 6 ч в качестве пилота планера, включая 2 ч самостоятельного налета, в течение которых он выполнил не менее 20 взлетов и посадок;

приобрести опыт эксплуатации планеров в областях:

предполетной подготовки, включая сборку и осмотр планера;

выполнения технических приемов и правил, применяемых при использовании методов старта, включая соответствующие ограничения воздушной скорости, действий в аварийной обстановке и использования сигналов;

выполнения полетов по схемам движения, методов и мер, применяемых для предотвращения столкновений;

управления планером с помощью внешних визуальных ориентиров;

выполнения полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавания начального и развившегося сваливания и вывода из него и из крутого снижения по спирали;

осуществления запуска, заходов на посадку и посадки в нормальных условиях и при боковом ветре;

выполнения полетов по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

действий в аварийной обстановке;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира планера полеты и маневры, указанные в подпункте «в» пункта 9.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять планером в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление планером таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот планера должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

9.2. Обладатель свидетельства пилота планера при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12, 2.13, 2.14, 2.17 - 2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого планера, если обладатель свидетельства имеет опыт применения используемого метода старта.

При осуществлении полетов с пассажирами на борту обладатель свидетельства пилота планера должен иметь налет не менее 10 ч.

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

(абзац введен Приказом Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

X. Требования к пилоту свободного аэростата

10.1. Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата должен:

а) быть старше 16 лет;

б) обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота свободного аэростата; правил полета; практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов действия свободных аэростатов, систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений свободных аэростатов; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

физических характеристик и практического применения газов, используемых в свободных аэростатах;

влияния загрузки на летные характеристики; расчетов массы;

использования и практического применения параметров стартовых, посадочных и других летно-технических характеристик, включая влияние температуры;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту при выполнении полетов по правилам визуальных полетов; порядка установки высотомера, выполнения полетов в районах с интенсивным движением;

о возможностях человека применительно к пилоту свободного аэростата, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии, правил получения и использования

метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода района опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных для полета явлений;

основ полета применительно к свободным аэростатам;

в) иметь налет не менее 16 ч в качестве пилота на свободных аэростатах, включая 8 запусков и подъемов, из которых один должен быть самостоятельным;

приобрести опыт эксплуатации свободных аэростатов в областях:

предполетной подготовки, включая сборку, оснастку, наполнение, швартовку и осмотр аэростата;

выполнения технических приемов и правил, применяемых при запуске и подъеме, включая соответствующие ограничения, порядок действий в аварийной обстановке и используемые сигналы;

осуществления мер предотвращения столкновений;

управления свободным аэростатом с помощью внешних визуальных ориентиров;

распознавания режима быстрого спуска и выход из него;

выполнения полета по маршруту с помощью визуальных ориентиров и методов счисления пути;

выполнения заходов на посадку и посадки, включая порядок обращения с аэростатом на земле;

действий в аварийной обстановке.

Для выполнения полетов ночью пилот свободного аэростата должен получить под контролем пилота-инструктора опыт эксплуатации аэростатов в ночных условиях.

Для выполнения полетов с пассажирами на борту за плату обладатель свидетельства пилота свободного аэростата должен иметь налет не менее 35 ч, включая не менее 20 ч в качестве пилота свободного аэростата;

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве командира свободного аэростата полеты и маневры, указанные в подпункте «в» пункта 10.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять свободным аэростатом в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление свободным аэростатом, обеспечивая успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот свободного аэростата должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

10.2. Обладатель свидетельства пилота свободного аэростата при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12, 2.13, 2.14, 2.17 - 2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого свободного аэростата, если обладатель свидетельства имеет опыт полетов на свободных аэростатах, в которых используется, соответственно, горячий воздух или газ.

Абзац исключен с 15 апреля 2014 года. - Приказ Минтранса России от 10.02.2014 N 32.

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

(абзац введен Приказом Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

XI. Требования к пилоту сверхлегкого воздушного судна

11.1. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна должен:

а) быть старше 16 лет;

б) продемонстрировать знания в следующих областях:

практической аэродинамики соответствующего класса сверхлегкого воздушного судна, конструкции и эксплуатации сверхлегкого воздушного судна;

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна; правил полетов; практики и правил обслуживания воздушного движения;

принципов работы систем и приборного оборудования;

эксплуатационных ограничений; соответствующих эксплуатационных данных из руководства по летной эксплуатации или эквивалентного ему документа;

влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики; учет массы и центровки;

использования и практического применения параметров взлетных (стартовых), посадочных и других летно-технических характеристик;

предполетного планирования и планирования полета по маршруту; выполнения полетов в районах с интенсивным движением;

возможностей человека применительно к пилоту сверхлегкого воздушного судна, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

применения основ авиационной метеорологии; правил получения и использования метеорологической информации; измерения высоты;

практических аспектов аэронавигации и методов счисления пути; пользования аэронавигационными картами;

использования аэронавигационной документации, авиационных кодов и сокращений;

соблюдения мер предосторожности и действий в аварийной обстановке, включая действия, предпринимаемые с целью обхода опасных метеоусловий, турбулентности в следе и других опасных явлений;

основ полета применительно к пилоту сверхлегкого воздушного судна;

в) иметь налет:

на сверхлегких воздушных судах, оборудованных силовой установкой, - не менее 25 ч в качестве пилота сверхлегкого воздушного судна, включая 12 ч самостоятельного налета, 5 ч - по маршруту, не менее 30 самостоятельных взлетов и посадок, из которых 6 посадок с 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, указанные в подпункте «в» пункта 11.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

управлять сверхлегким воздушным судном в пределах его ограничений;

плавно и точно выполнять все маневры;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

постоянно осуществлять управление таким образом, чтобы обеспечить успешное выполнение схемы полета или маневра;

д) пилот сверхлегкого воздушного судна должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

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

с балансирным управлением (дельтаплан, дельталет);

с аэродинамическим управлением (автожир, вертолет, самолет);

со смешанным управлением (параплан).

11.3. Обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12, 2.13, 2.14 и 2.17 - 2.19 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции командира любого сверхлегкого воздушного судна, если 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.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

11.4. 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.

11.5. Если предполагается выполнять работы по оценке летной годности, то пилот сверхлегкого воздушного судна должен иметь общий налет на сверхлегких воздушных судах не менее 200 ч, опыт полетов не менее чем на 5 сверхлегких воздушных судах различной конструкции. Отметка о праве проведения работ по оценке летной годности вносится в свидетельство.

11.6. Для получения квалификационной отметки «Пилот сверхлегкого воздушного

судна - инструктор» 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.

XII. Требования к обладателю свидетельства штурмана

12.1. Обладатель свидетельства штурмана должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства штурмана; соответствующей практики и правил обслуживания воздушного движения;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

использования взлетно-посадочных и других характеристик, включая правила полета на крейсерском режиме;

предполетной подготовки и выполнения полета по маршруту; подготовки и представления планов полета для целей организации воздушного движения; порядка установки высотомера;

возможностей человека применительно к штурману, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

понимания и практического применения авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации перед полетом и во время полета; измерения высоты;

авиационной метеорологии; климатологии соответствующих районов, оказывающей влияние на авиацию; перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, влияющих на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

методов счисления пути, выполнения полетов по изобарической поверхности и правил астронавигации; использования аэронавигационных карт, радионавигационных средств и систем зональной навигации; особых навигационных требований к полетам по маршрутам большой протяженности;

использования авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;

использования навигационных систем, применяемых на этапах вылета, полета по маршруту и захода на посадку; опознавания радионавигационных средств;

принципов, характеристик и порядка использования автономных систем и систем, ориентированных на внешние средства; работа бортового оборудования;

небесной сферы, включая движение небесных светил, их выбор и распознавание в целях определения местонахождения воздушного судна в полете; тарировки секстантов; заполнения навигационной документации;

определения единиц измерения и формул, используемых в аэронавигации;

понимания и использования аэронавигационной документации, авиационных кодов, сокращений и контрольных карт при взлете, полете по маршруту, снижении и заходе на посадку по приборам;

основ полета;

правил ведения связи и фразеологии;

в) иметь налет не менее 200 часов на воздушных судах, выполняющих полеты по маршруту, включая не менее 30 часов полетов ночью, в качестве штурмана под наблюдением, в который может включаться не более 100 часов налета, полученного на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета;

уметь определять в полете местонахождение воздушного судна и применять

данную информацию для осуществления навигации воздушного судна с использованием автономных навигационных систем и навигационных систем, ориентированных на внешние средства;

уметь выполнять обязанности штурмана воздушного судна, а также уметь:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

г) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

12.2. Обладатель свидетельства штурмана при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции штурмана на любом типе воздушного судна.

Для ведения радиотелефонной связи при международных полетах обладатель свидетельства штурмана должен соответствовать требованиям, указанным в пункте 1.11 настоящих Правил.

Практическую подготовку штурмана под наблюдением проводит штурман-инструктор.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

XIII. Требования к обладателю свидетельства бортинженера (бортмеханика)

13.1. Обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортинженеру (бортмеханика);

основных принципов устройства силовых установок, газотурбинных и/или поршневых двигателей; характеристик топлива, топливных систем, включая регулирование подачи топлива; смазочных материалов и систем смазки; устройства форсажных камер и систем впрыска, назначения и принципов работы систем зажигания и запуска двигателей;

принципов работы, правил эксплуатации и ограничения силовых установок воздушных судов; влияния атмосферных условий на характеристики двигателей;

планера, органов управления, конструкции, колесных шасси, тормозов и противоюзовых устройств, ресурса по коррозии и усталости материалов; обнаружения повреждений и дефектов конструкции;

противообледенительных и водоотталкивающих систем;

систем наддува и кондиционирования воздуха, кислородных систем;

гидравлических и пневматических систем;

основ электротехники, электрических систем постоянного и переменного тока, систем электропроводки воздушных судов, металлизации и экранирования;

принципов работы приборного оборудования, компасов, автопилотов, связного радиооборудования, радионавигационных и радиолокационных средств, систем управления полетом, дисплеев и авиационного электронного оборудования;

ограничения воздушных судов;

систем пожарной сигнализации и противопожарных системы;

использования и проверки исправности оборудования и систем соответствующих воздушных судов;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики и

характеристики управляемости воздушного судна; расчетов массы и центровки;

использования и практического применения данных о летно-технических характеристиках, включая правила управления в крейсерском режиме;

возможностей человека применительно к бортинженеру (бортмеханику), включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

принципов технического обслуживания, правил поддержания летной годности, дефектации, предполетных осмотров, соблюдения мер предосторожности при заправке топливом и применения внешних источников питания; установленного оборудования и систем кабины;

порядка действий в нормальных, особых и аварийных условиях;

эксплуатационных правил грузовых перевозок и перевозок опасных грузов;

основ аэродинамики;

правил ведения связи и фразеологии;

в) иметь налет не менее 100 часов при выполнении не менее 18 полетов в качестве бортинженера (бортмеханика) под наблюдением на воздушном судне, в который может быть включен налет на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета, не более 50 часов.

В ходе налета кандидат получает опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

порядок действий в нормальных условиях:

предполетные осмотры;

правила заправки топливом, регулирование расходов топлива;

проверка документов по техническому обслуживанию;

обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;

координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа работоспособности;

определение дефектов;

действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:

распознавание отклонений от нормы в функционировании бортовых систем;

применение особых и альтернативных (резервных) процедур;

порядок действий в аварийной обстановке:

распознавание аварийной обстановки;

применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;

(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортинженера воздушного судна обязанности и правила, указанные в подпункте «в» пункта 13.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом их характеристик и ограничений воздушного судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты его работы;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

д) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

Бортинженер должен иметь профессиональное высшее образование, а бортмеханик - профессиональное среднее специальное образование.

13.2. Обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортинженера (бортмеханика) на любых типах воздушных судов, на которых

обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах «б» и «в» пункта 13.1 настоящих Правил.

Практическую подготовку бортинженера (бортмеханика) под наблюдением проводит обладатель свидетельства бортинженера (бортмеханика) с квалификационной отметкой «инструктор».

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

XIV. Требования к обладателю свидетельства бортрадиста

14.1. Обладатель свидетельства бортрадиста (далее - бортрадист) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в области:

правил, касающихся обладателя свидетельства бортрадиста;

правил, регулирующих эксплуатацию гражданских воздушных судов в части обязанностей бортрадиста;

основных метеорологических элементов, явлений и связанных с ними эксплуатационных аспектов;

опасных для полетов метеорологических явлений, особых условий погоды и связанных с ними эксплуатационных аспектов;

практической работы с метеорологическими кодами и прогнозами;

радиооборудования и его эксплуатация;

электрооборудования воздушных судов и его эксплуатации;

назначений средств сбора полетной информации, решаемых ими задач, правил эксплуатации;

назначений аварийно-спасательного снаряжения воздушных судов, правил эксплуатации;

правил ведения радиосвязи и фразеологии;

телеграфной азбуки; приема на слух сигналов азбуки Морзе;

работы на ключе;

возможностей человека применительно к бортрадисту, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

в) иметь налет не менее 100 часов в качестве бортрадиста под наблюдением на воздушном судне, в который может включаться не более 50 часов налета, полученного на комплексном тренажере, имитирующем реальные условия полета. В ходе полетов кандидат должен получить опыт эксплуатации воздушных судов в следующих областях:

порядок действий в нормальных условиях:

ведение радиотелефонной и радиотелеграфной связи;

обычные действия в кабине экипажа на всех этапах полета;

координация действий экипажа и порядок действий в случае потери членами экипажа работоспособности;

выявление дефектов в авиационной технике;

действия в особых случаях и альтернативные (резервные) процедуры:

распознавание отклонений в функционировании бортовых систем;

применение особых и альтернативных (резервных) процедур;

порядок действий в аварийной обстановке:

распознавание аварийной обстановки;

применение соответствующего порядка действий в аварийной обстановке;

(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортрадиста воздушного судна обязанности и правила, указанные в подпункте «в» пункта 14.1 настоящих Правил, а также умение:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного

судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

применять знания в области аэронавигации;

выполнять все обязанности члена единого экипажа таким образом, чтобы гарантировать успешные результаты;

осуществлять действенное общение с другими членами летного экипажа;

д) иметь действующее медицинское заключение первого класса.

14.2. Обладатель свидетельства бортрадиста при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортрадиста на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал знания и умения, указанные в подпунктах «б» и «в» пункта 14.1 настоящих Правил. Практическую подготовку бортрадиста под наблюдением проводит обладатель свидетельства бортрадиста с квалификационной отметкой «инструктор».

(п. 14.2 в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

XV. Требования к обладателю свидетельства бортпроводника

15.1. Обладатель свидетельства бортпроводника (далее - бортпроводник) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортпроводника; практики и правил обслуживания пассажиров воздушных судов;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

возможностей человека применительно к бортпроводнику, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

оборудования воздушных судов;

аварийных ситуаций и выживаемости;

организации воздушных перевозок;

авиационной медицины и оказания первой помощи;

в) пройти учебную практику в объеме 30 часов на воздушном судне на земле или на тренажерном устройстве (макете пассажирского салона воздушного судна), обеспечивающем имитацию реальных функций бортпроводника для обучения действиям в штатных, нештатных, аварийных ситуациях;

макет должен представлять собой части пассажирского салона воздушного судна, включающие: панели управления оборудованием пассажирского салона, оборудование связи и оповещения, буфетно-кухонное оборудование, кресла бортпроводников и пассажиров, туалет, бортовое аварийно-спасательное оборудование, аварийные выходы, являющиеся аналогичными используемым на воздушном судне;

учебная практика по аварийной эвакуации, пожаротушению и выживанию на воде проводится с использованием тренажерных устройств и технических средств обучения, обеспечивающих имитацию условий в аварийной обстановке;

иметь опыт, полученный при выполнении функций бортпроводника под контролем преподавателя авиационного учебного центра по действиям;

в нормальных условиях;

в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах;

в аварийной обстановке;

выполнение других специальных обязанностей;

(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

г) продемонстрировать способность выполнять обязанности бортпроводника и

правила, указанные в подпункте «в» пункта 15.1 настоящих Правил, а также:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа;

(пп. «г» в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

д) иметь действующее медицинское заключение второго класса.

15.2. При условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, обладатель свидетельства бортпроводника может осуществлять функции бортпроводника на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал умения, указанные в подпунктах «в» и «г» пункта 15.1 настоящих Правил.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

Проведение учебной практики кандидатов на получение свидетельства бортпроводника осуществляется преподавателем авиационного учебного центра.

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

XVI. Требования к обладателю свидетельства бортоператора

16.1. Обладатель свидетельства бортоператора (далее - бортоператор) должен:

а) быть старше 18 лет;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

правил и положений, касающихся обладателя свидетельства; соответствующей практики и правил;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

возможностей человека применительно к бортоператору, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок;

оборудования воздушных судов;

аварийных ситуаций - безопасность и выживаемость;

организации авиационных работ и воздушных перевозок;

выполнения других специальных обязанностей;

в) пройти учебную практику в объеме 30 часов на воздушном судне на земле или если необходимо на тренажерном устройстве, обеспечивающем имитацию реальных функций бортоператора.

Должен уметь выполнять функции бортоператора по действиям:

в нормальных условиях;

в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах;

в аварийной обстановке;

выполнения других специальных обязанностей.

Практическую подготовку бортоператора проводит бортоператор-инструктор;

(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

г) продемонстрировать способность выполнять в качестве бортоператора обязанности и правила, указанные в подпункте «в» пункта 16.1 настоящих Правил, а также уметь:

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа;

д) бортоператор должен иметь действующее медицинское заключение второго класса.

КонсультантПлюс: примечание.

Приказом Минтранса России от 10.02.2014 N 32 в пункте 16.2 слова «при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве» исключены.

16.2. Обладатель свидетельства бортоператора при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.11 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции бортоператора на любых типах воздушных судов, на которых обладатель свидетельства продемонстрировал умения, указанные в подпунктах «в» и «г» пункта 16.1 настоящих Правил.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортоператора обладатель свидетельства бортоператора должен иметь соответствующую квалификационную отметку.

XVII. Требования к обладателю свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)
(в ред. Приказа Минтранса России от 15.06.2011 N 162)

17.1. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов должен быть старше 18 лет.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

17.2. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов должен пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов, включая требования к летной годности, регулирующие процесс сертификации и поддержания летной годности воздушных судов, а также методов организации и процедуры технического обслуживания воздушных судов;

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

основ математики; единиц измерения; фундаментальных принципов и теоретических основ физики и химии;

характеристик материалов и их применения при проектировании воздушных судов, включая принципы проектирования конструкции и функционирования систем воздушных судов; методов сборки; силовых установок и связанных с ними систем; механических, гидравлических, электрических и электронных источников питания; приборного оборудования и систем индикации воздушных судов; систем управления воздушным судном и бортовых систем навигационного и связного оборудования;

выполнения работ, необходимых для сохранения летной годности воздушного судна, методов и процедур капитального ремонта, текущего ремонта, проверок, замен, модификаций или устранения дефектов конструкции воздушного судна, ее компонентов и систем согласно методикам, предусмотренным в соответствующих руководствах по техническому обслуживанию воздушных судов;

возможностей человека применительно к техническому обслуживанию воздушных судов.

17.3. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию

воздушных судов для получения квалификационных отметок «А», «В1» и «В2» должен:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

понимать теоретические основы предмета;

уметь давать общее описание предмета, используя, если применимо, типовые примеры;

уметь читать и понимать документы, чертежи и схемы, описывающие предмет;

уметь применять свои знания на практике, используя детализированные процедуры;

продемонстрировать знания в запрашиваемых областях деятельности.

17.4. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов для получения квалификационной отметки «С» должен:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

знать теорию предмета и взаимные связи с другими предметами;

уметь давать детальное описание предмета, используя теоретическую основу и примеры;

понимать и использовать математические формулы, относящиеся к предмету;

уметь читать, понимать и подготавливать статьи, простые чертежи и схемы, описывающие предмет;

уметь применять свои знания на практике, используя эксплуатационную документацию;

уметь интерпретировать результаты из различных источников и измерений и применять корректирующие действия, если требуется.

17.5. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов должен продемонстрировать свою способность выполнять функции, предусмотренные предоставляемыми правами.

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

17.6. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов должен демонстрировать умение читать с приемлемым уровнем понимания на языке, на котором изложена эксплуатационная и иная документация, определяющая порядок технического обслуживания.

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

17.7. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов должен отвечать требованиям к знаниям, опыту и умению, установленным для квалификационных отметок «А», «В1», «В2» или «С».

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

17.8. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «А» может выполнять функции по оперативному техническому (предполетному) обслуживанию и устранению простых дефектов в пределах ограничений на специфические виды работ, а также может подписывать документы о проведенных им работах, включая свидетельство о выполнении оперативного технического обслуживания;

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

с квалификационной отметкой «В1» может выполнять функции по техническому обслуживанию воздушного судна, включая обслуживание и замену агрегатов его планера, силовой установки и элементов его систем, замену блоков электрической системы, приборного и радиоэлектронного оборудования, требующих простого тестирования для проверки их исправности, а также функции соответствующей квалификационной отметки «А», может подписывать документы о проведенных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания;

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

с квалификационной отметкой «В2» может выполнять функции по обслуживанию электрических систем, приборного и радиоэлектронного оборудования, а также

подписывать документ о проведенных работах, включая свидетельство о выполнении оперативного технического обслуживания;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «С» может подписывать свидетельство о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушного судна;

с квалификационной отметкой «А1» или «В1.1» может выполнять функции по техническому обслуживанию самолетов с газотурбинными двигателями;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «А2» или «В1.2» может выполнять функции по техническому обслуживанию самолетов с поршневыми двигателями;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «А3» или «В1.3» может выполнять функции по техническому обслуживанию вертолетов с газотурбинными двигателями;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «А4» или «В1.4» может выполнять функции по техническому обслуживанию вертолетов с поршневыми двигателями;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «А5» или «В1.5» может выполнять функции по техническому обслуживанию дирижаблей;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «А6» или «В1.6» может выполнять функции по техническому обслуживанию самолетов с поршневыми двигателями максимальной взлетной массой до 5700 кг, которые не задействованы в коммерческих воздушных перевозках, а также подписывать документы о выполненных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

с квалификационной отметкой «А7» может выполнять функции по обслуживанию сверхлегких воздушных судов, а также подписывать документы о выполненных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания.

Абзац исключен с 15 апреля 2014 года. - Приказ Минтранса России от 10.02.2014 N 32.

17.9. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов для получения квалификационных отметок по выполнению функций, указанных в пункте 17.8 настоящих Правил, должен иметь опыт:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

а) для получения квалификационных отметок «А1» - «А5», «В1.2» и «В1.4»:

не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации при наличии среднего (полного) образования; или

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

не менее двух лет практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации при наличии среднего профессионального образования; или

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

не менее одного года практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального или высшего технического образования;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

б) для получения квалификационных отметок «В2», «В1.1» и «В1.3»:

не менее пяти лет практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации; или

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации при наличии профессионального среднего образования; или

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

не менее двух лет практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального или высшего технического образования;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

в) для получения квалификационной отметки «С» с правом подписи свидетельства о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушных судов с максимальной взлетной массой 5700 кг и выше:

не менее трех лет опыта практической работы, используя полномочия квалификационной отметки «В1.1» или «В1.3» на воздушных судах с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг; или

не менее пяти лет практического опыта работы, используя полномочия квалификационной отметки «В1.2», «В1.4» или «В2» на воздушных судах с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг; или

не менее трех лет практического опыта работы по техническому обслуживанию воздушных судов в производственных условиях, включая шесть месяцев по выполнению базового технического обслуживания (тяжелых форм технического обслуживания) при наличии высшего технического образования;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

г) для получения квалификационной отметки «С» с правом подписи свидетельства о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушных судов менее 5700 кг - не менее трех лет практического опыта работы, используя полномочия квалификационной отметки «В1» или «В2»;

д) для получения квалификационных отметок «А5», «А6», «А7», «В1.5» и «В1.6»:

одного года практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации при наличии среднего (полного), среднего профессионального образования; или

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

шести месяцев практического опыта работы по техническому обслуживанию в эксплуатации при наличии профессионального среднего специального или высшего технического образования.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

Для квалификационных отметок «А», «В1» и «В2» опыт должен быть получен в ходе практической работы по техническому обслуживанию воздушных судов.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

Опыт работы по техническому обслуживанию воздушных судов, полученный в государственной или экспериментальной авиации, учитывается, если такая работа предполагала выполнение функций, предусмотренных пунктом 17.8 настоящих Правил, при условии, что специалист по техническому обслуживанию воздушных судов имеет опыт работы по техническому обслуживанию воздушных судов в гражданской авиации не менее шести месяцев в течение предшествующих 12 месяцев.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

17.10. Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов при выполнении своих функций:

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

а) должен владеть информацией по техническому обслуживанию и летной годности конкретного воздушного судна или планера, силовой установки, бортовой системы или ее элементов, бортовой электронной системы или ее элементов;

б) за предшествующие 24 месяца должен иметь не менее шести месяцев опыта по осмотру, техническому обслуживанию, технической эксплуатации или ремонту воздушного судна.

XVIII. Требования к сотруднику по обеспечению полетов

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

18.1. Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов должен:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

а) быть старше 21 года;

б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства сотрудника по обеспечению полетов; правил и процедур обслуживания воздушного движения; принципов работы силовых установок самолетов, систем и приборного оборудования;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.02.2014 N 32)

эксплуатационных ограничений воздушных судов и силовых установок;

перечня минимального оборудования воздушного судна;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушных судов; по расчету массы и центровки;

оперативного планирования полета; по расчету расхода топлива и продолжительности полета по топливу; процедур выбора запасного аэропорта; управления крейсерским полетом по маршруту; полетов на увеличенную дальность;

подготовки и представления планов полета для организации воздушного движения;

основных принципов систем планирования с помощью компьютеров;

возможностей человека применительно к обязанностям диспетчера;

авиационной метеорологии; перемещения областей низкого и высокого давления; структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, которые влияют на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

по применению авиационных метеорологических сводок, карт и прогнозов; кодов и сокращений; правил получения и использования метеорологической информации;

принципов аэронавигации, правил выполнения полета по приборам;

пользования аэронавигационной документацией;

эксплуатационных процедур перевозки обычных и опасных грузов;

процедур, касающихся авиационных происшествий и инцидентов; правил полетов в аварийной ситуации;

процедур, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и диверсиями в отношении воздушных судов;

принципов полета, относящихся к соответствующему виду воздушного судна;

правил ведения связи с воздушными судами и соответствующими наземными станциями;

в) иметь не менее двух лет опыта по исполнению функций на одной или нескольких (в любом сочетании) должностях при условии, что при любом сочетании опыта период работы составляет не менее одного года в любой из следующей должности:

члена летного экипажа воздушного судна, задействованного в коммерческих воздушных перевозках; или

метеоролога в организации, обеспечивающей полеты воздушных судов, задействованных в коммерческих воздушных перевозках, или

диспетчера управления воздушным движением или технического руководителя сотрудников по обеспечению полетов или службы производства полетов воздушных судов, задействованных в коммерческих воздушных перевозках; или

иметь не менее одного года стажа работы в качестве сотрудника, оказывающего помощь в обслуживании полетов воздушных судов при осуществлении воздушных перевозок; или

пройти курс подготовки по утвержденной программе и проработать под наблюдением сотрудника по обеспечению полетов не менее 90 рабочих дней в течение 6

месяцев непосредственно перед подачей заявления;

г) уметь:

производить точные расчеты и проводить анализ погоды по ежедневным синоптическим картам и сводкам погоды; проводить инструктаж об условиях погоды в районах конкретной воздушной трассы; прогнозировать погоду при осуществлении воздушных перевозок в аэропортах назначения и запасных аэропортах;

определять оптимальную траекторию полета для данного участка и готовить планы полетов;

проводить оперативный контроль и оказывать помощь летному экипажу при полетах в неблагоприятных метеорологических условиях.

18.2. Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов с квалификационной отметкой «лоуд-мастер» при условии соблюдения требований, указанных в пункте 18.1, должен пройти подготовку по программе подготовки бортоператоров и иметь действующее медицинское заключение второго класса.

(п. 18.2 в ред. Приказа Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

18.3. Обладатель свидетельства сотрудника по обеспечению полетов при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 и 1.9 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции сотрудника по обеспечению полетов в любом регионе при условии, что он обладает знаниями, необходимыми для осуществления деятельности, установленными в регионе.

(п. 18.3 введен Приказом Минтранса России от 16.09.2015 N 276)

XIX. Требования к обладателю свидетельства летчика-наблюдателя

(введено Приказом Минтранса России от 26.12.2011 N 331)

19.1. Обладатель свидетельства летчика-наблюдателя должен:

1) быть старше 18 лет;

2) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями:

законов и правил, касающихся обладателя свидетельства летчика-наблюдателя;

основ полета;

методов счисления пути;

использования аэронавигационных карт;

понимания авиационных метеорологических сводок, карт, прогнозов и кодов;

авиационной метеорологии, климатологии соответствующих районов, оказывающей влияние на авиацию, перемещения областей низкого и высокого давления, структур фронтов, возникновения и характеристик особых явлений погоды, влияющих на условия взлета, полета по маршруту и посадки;

использования авиационного электронного и приборного оборудования, необходимого для навигации воздушного судна;

влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;

определений и терминов, единиц измерения и формул, используемых в аэронавигации;

3) иметь действующее медицинское заключение второго класса;

4) уметь:

выполнять обязанности летчика-наблюдателя воздушного судна;

определять в полете местонахождение воздушного судна;

распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки;

принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете;

осуществлять взаимодействие с другими членами летного экипажа.

19.2. Обладатель свидетельства летчика-наблюдателя при условии соблюдения требований, указанных в пунктах 1.6 - 1.12 настоящих Правил, при наличии соответствующих квалификационных отметок в свидетельстве может осуществлять функции летчика-наблюдателя на любых типах воздушных судов.

Приложение N 1
к Правилам

ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕРМИНЫ

Используемые в Правилах термины имеют следующие значения:

Бортовое электронное оборудование. Любое электронное устройство, включая его электрическую часть, предназначенное для использования на борту воздушного судна, в том числе радиооборудование, система автоматического управления полетом и приборное оборудование.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Вид воздушных судов. Классификация воздушных судов на основе установленных основных характеристик, например, самолет, планер, вертолет, свободный аэростат.

Возможности человека. Способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности.

Время наземной тренировки по приборам. Время, в течение которого пилот отрабатывает на земле имитируемый полет по приборам на тренажерном устройстве имитации полета, утвержденном уполномоченным органом по выдаче свидетельств.

Время полета (налет) по приборам. Время, в течение которого пилот пилотирует воздушное судно исключительно по приборам без использования внешних ориентиров.

Время полета планера. Общее время нахождения в полете на буксире или без буксира с момента начала движения планера при взлете и до момента его остановки по окончании полета.

Второй пилот. Имеющий свидетельство пилот, который выполняет любые функции пилота, кроме функций командира воздушного судна, за исключением пилота, находящегося на борту воздушного судна исключительно с целью прохождения летной подготовки.

Дирижабль. Летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой.

Зачет. Признание альтернативного средства или полученной ранее квалификации.

Квалификационная отметка. Запись, сделанная в свидетельстве или имеющая к нему отношение и являющаяся его частью, в которой указываются особые условия, права или ограничения, относящиеся к этому свидетельству.

Командир воздушного судна под наблюдением. Второй пилот, выполняющий под наблюдением командира воздушного судна обязанности и функции командира воздушного судна в соответствии с методикой наблюдения, приемлемой для уполномоченного органа по выдаче свидетельств.

Коммерческая воздушная перевозка. Воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

Контроль ошибок. Процесс обнаружения ошибок и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия ошибок и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Контроль факторов угрозы. Процесс обнаружения угроз и реагирования на них с помощью контрмер, которые уменьшают или устраняют последствия угроз и снижают вероятность ошибок или нежелательных состояний.

Летное мастерство. Постоянное принятие правильных решений с использованием знаний, навыков и умений для выполнения целей полета.

Медицинское заключение. Документ, подтверждающий соответствие его обладателя требованиям, предъявляемым к годности по состоянию здоровья.

Налет с инструктором. Полетное время, в течение которого какое-либо лицо проходит летную подготовку на борту воздушного судна с пилотом-инструктором,

имеющим соответствующее свидетельство.

Планер. Воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Подготовка по утвержденной программе. Подготовка, осуществляемая под контролем и по специальной программе, утвержденной Федеральным агентством воздушного транспорта.

Полетное время; время полета - вертолеты. Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолета до момента полной остановки вертолета по окончании полета и прекращения вращения лопастей несущих винтов.

Полетное время; время полета - самолеты. Общее время с момента начала движения самолета с целью взлета до момента его полной остановки по окончании полета.

Полет по маршруту. Полет из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту с использованием стандартных навигационных процедур.

Приборное время. Время полета по приборам или время наземной тренировки по приборам.

Придание силы (свидетельству). Действие, в результате которого Российская Федерация вместо выдачи собственного свидетельства признает свидетельство, выданное другим государством - членом ИКАО, в качестве равноценного его собственному свидетельству.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Свободный аэростат. Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой.

Самостоятельный налет. Время полета, в течение которого пилот-курсант является единственным лицом на борту воздушного судна.

Тренажер для отработки техники пилотирования. См. тренажерное устройство имитации полета.

Тренажерное устройство имитации полета (тренажер). Любой из следующих трех видов устройств, с помощью которого на земле имитируются условия полета:

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

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

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

Угроза. События или ошибки, которые происходят вне сферы компетенции члена эксплуатационного персонала, повышают сложность эксплуатации и которыми необходимо управлять для поддержания допустимого уровня безопасности.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Приложение N 2
к Правилам

СВЕДЕНИЯ, УКАЗЫВАЕМЫЕ В СВИДЕТЕЛЬСТВАХ, ВЫДАВАЕМЫХ В СООТВЕТСТВИИ С НАСТОЯЩИМИ ПРАВИЛАМИ

Исключены с 15 апреля 2014 года. - Приказ Минтранса России от 10.02.2014 N 32.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 22 апреля 2002 г. N 50

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЛЕТНОГО, ДИСПЕТЧЕРСКОГО СОСТАВА, БОРТПРОВОДНИКОВ, КУРСАНТОВ И КАНДИДАТОВ, ПОСТУПАЮЩИХ В УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125,
от 01.11.2004 N 27, от 28.11.2014 N 325, от 26.06.2017 N 241,
с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ
от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682, Приказом Минтранса России
от 19.09.2012 N 35, Решением Верховного Суда РФ от 13.03.2017 N АКПИ17-31)

В соответствии со статьей 52 Федерального закона от 19.03.1997 N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 30 (ч. I), ст. 4590, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477; 2014, N 16, ст. 1830, 1836, N 30 (ч. I), ст. 4254, N 42, ст. 5615), а также в целях дальнейшего совершенствования медицинского обеспечения полетов, с учетом международных стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) приказываю:

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации».

2. Признать утратившим силу Приказ Федеральной авиационной службы России от 17 февраля 1998 г. N 42 «О введении в действие Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» (признан не нуждающимся в государственной регистрации, письмо Министерства юстиции Российской Федерации от 18 мая 1998 г. N 3263-ПК).

3. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на первого заместителя Министра А.В. Нерадько.

Министр
С.ФРАНК

Утверждены
Приказом Минтранса России
от 22 апреля 2002 г. N 50

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЛЕТНОГО, ДИСПЕТЧЕРСКОГО СОСТАВА, БОРТПРОВОДНИКОВ, КУРСАНТОВ И КАНДИДАТОВ, ПОСТУПАЮЩИХ В УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ФАП-50)

(ФАП МО ГА-2002)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125,
от 01.11.2004 N 27, от 28.11.2014 N 325, от 26.06.2017 N 241,
с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ
от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682)

I. Общие положения

1. Обязательному медицинскому освидетельствованию подлежат:

1) кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения;

2) студенты и курсанты высших и средних учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения (далее - курсанты);

3) члены летного экипажа: пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпании (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели;

4) специалисты, осуществляющие управление движением воздушных судов в воздухе (далее - диспетчер УВД);

5) члены кабинного экипажа: бортоператоры и бортпроводники;

6) пилоты авиации общего назначения: частные пилоты, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, парашютисты, пилоты сверхлегких воздушных судов (далее - пилоты АОН), полетные диспетчеры.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

2. По результатам медицинского освидетельствования выдается медицинское заключение (образец - приложение N 1), являющееся неотъемлемой частью свидетельства авиационного персонала.

(п. 2 в ред. Приказа Минтранса России от 01.11.2004 N 27)

3. 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.

(п. 3 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

4. Сроки действия медицинских заключений могут быть сокращены врачебно-летной экспертной комиссией гражданской авиации (далее - ВЛЭК ГА) при наличии медицинских показаний. Обоснование изменения срока действия медицинского заключения должно быть отражено в медицинском экспертном заключении.

5. Авиационному персоналу, работающему по контракту за рубежом, медицинское заключение выдается на общих основаниях.

6. Медицинское заключение авиационного персонала заполняется, подписывается, заверяется печатью и выдается председателем ВЛЭК ГА, председателем Центральной врачебно-летной экспертной комиссии гражданской авиации (далее - ЦВЛЭК ГА), председателем Центральной врачебно-летной комиссии Министерства обороны Российской Федерации и Центральной врачебно-летной экспертной комиссии (врачебно-летных экспертных комиссий) Российского авиационно-космического агентства.

(п. 6 в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

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

---

* В особых случаях (стихийное бедствие, авария и т.п.) срок действия медицинского заключения по представлению руководства эксплуатанта, согласованному с председателем ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА), руководителем Межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта может быть продлен не более чем на 1 месяц.

(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125, от 28.11.2014 N 325)

8. При изменениях в состоянии здоровья, возникших до истечения срока действия медицинского заключения и препятствующих выполнению профессиональных обязанностей, обладатели медицинского заключения должны обратиться за медицинской помощью в лечебно-профилактическое учреждение гражданской авиации или органов здравоохранения. Вопрос о возможности возобновления профессиональных обязанностей по выздоровлении решает врач авиационного предприятия после медицинского осмотра (в случае необходимости) соответствующим врачом-специалистом ВЛЭК ГА. Допуск к полетам осуществляет врач авиационного предприятия.

II. Порядок медицинского освидетельствования

9. Проверку соответствия состояния здоровья кандидатов на получение свидетельств авиационного персонала гражданской авиации и их обладателей требованиям настоящих Правил (медицинское освидетельствование) осуществляют ЦВЛЭК ГА, ВЛЭК ГА или медицинские эксперты, образованные (назначенные) приказом органа по выдаче свидетельств.

(п. 9 в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 241)

10. Задачи медицинского освидетельствования:

1) определение годности по состоянию здоровья к летной работе, управлению воздушным движением, обучению в учебных заведениях гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД;

2) выявление ранних форм заболеваний, факторов риска и функциональных отклонений в состоянии здоровья с целью назначения оздоровительных мероприятий.

11. Порядок медицинского освидетельствования:

1) направление на очередное, при восстановлении и поступлении на летную работу медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА летного состава, бортоператоров, бортпроводников и диспетчеров УВД осуществляется работодателем или по личному заявлению;

2) члены экипажа воздушного судна, диспетчеры УВД предъявляют во ВЛЭК ГА военный билет (для лиц, наличие военного билета у которых предусмотрено в соответствии с законодательством в области воинской обязанности и военной службы) и документы о состоянии здоровья (медицинская книжка, амбулаторная карта или выписка из нее;

(пп. 2 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

3) летный состав и диспетчеры УВД, поступающие на работу в авиационные предприятия из организаций не гражданской авиации, проходят медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА для получения медицинского заключения независимо от наличия у них заключения о годности по состоянию здоровья, полученного в других медицинских учреждениях;

4) решение о необходимости внеочередного медицинского освидетельствования принимает председатель ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) по представлению врача авиационного предприятия (врача-специалиста ВЛЭК ГА);

5) лица, подлежащие медицинскому освидетельствованию, в дни обследования во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) освобождаются от любой работы, а накануне им предоставляется день отдыха. Медицинское освидетельствование проводится, как правило, за один день;

6) при тяжелом заболевании (травме) летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД и курсантов медицинское заключение ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) может быть вынесено заочно по представленным документам лечебного учреждения;

7) при медицинском освидетельствовании летного состава и диспетчеров УВД, направляемых на работу в полярные экспедиции и страны с жарким климатом (со сроком командировки более трех месяцев), летного состава, выполняющего авиационно-химические работы, ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) руководствуется Требованиями к состоянию здоровья, на основании которых определяется годность к летной работе, работе по управлению воздушным движением, работе бортпроводником, бортоператором, пилотом авиации общего назначения и обучению в учебных заведениях гражданской авиации (далее - Требования) (приложение N 3) и Медицинскими противопоказаниями к работе в полярных экспедициях, странах с жарким климатом сроком свыше трех месяцев и авиационно-химическим работам (приложение N 4);

8) медицинское обследование при медицинском освидетельствовании во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) проводится в объеме обследования в целях врачебно-летной экспертизы (приложение N 5);

9) при медицинском освидетельствовании во ВЛЭК ГА медицинское заключение о годности (негодности) выносят врачи-специалисты эксперты: терапевт, невролог, хирург, отоларинголог и офтальмолог, руководствуясь Требованиями и Пояснениями к статьям Требований к состоянию здоровья, на основании которых определяется годность к летной работе, работе по управлению воздушным движением, работе бортпроводником, бортоператором, пилотом авиации общего назначения и обучению в учебных заведениях гражданской авиации (приложение N 6);

10) стационарное медицинское обследование летного состава, бортоператоров,

бортпроводников, диспетчеров УВД и курсантов проводится по медицинским показаниям при отрицательной динамике в состоянии здоровья по решению председателя ВЛЭК ГА.

Кроме того, коммерческие и линейные пилоты авиакомпаний при достижении возраста 55 и 60 лет проходят обязательное медицинское обследование в условиях стационара ФБУ «Центральная клиническая больница гражданской авиации» (согласно приложению N 5), с последующим освидетельствованием в ЦВЛЭК ГА. После достижения пилотами 60-ти лет медицинское обследование в стационарных условиях ФБУ «ЦКБ ГА» проводится ежегодно;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

11) стационарное медицинское обследование проводится, как правило, в срок до 14 дней, временная нетрудоспособность оформляется в установленном порядке;

12) медицинское заключение по результатам стационарного обследования выносит ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА);

13) в работе ВЛЭК ГА принимают участие: врач авиационного предприятия, представитель руководства предприятия (учебного заведения), службы движения, бортпроводников, состав которых проходит медицинское освидетельствование;

14) председатель ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) координирует работу членов комиссии, обеспечивает качество медицинского освидетельствования и обоснованность медицинского заключения.

12. Порядок медицинского освидетельствования кандидатов к обучению в учебных заведениях гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД:

1) исключен. - Приказ Минтранса России от 28.11.2014 N 325;

2) кандидаты предоставляют во ВЛЭК ГА медицинскую справку по форме 086/у; военный билет или удостоверение гражданина, подлежащего призыву на военную службу (для военнообязанных); медицинские заключения психиатра и врача психиатра-нарколога и дерматовенеролога; результаты анализов на ВИЧ-инфекцию, гепатиты В и С, RW;

(пп. 2 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

3) в случае, когда у кандидата к обучению одним из врачей-специалистов ВЛЭК ГА установлено заболевание (дефект), препятствующее обучению, дальнейшее обследование не проводится и выносится медицинское заключение о негодности. В случае обжалования медицинского заключения кандидат может обратиться в ЦВЛЭК ГА. В этом случае ВЛЭК ГА обязана завершить обследование у всех специалистов*;

---

* Документы при направлении в ЦВЛЭК ГА выдаются кандидату на руки под роспись в опечатанном виде.

4) кандидаты, признанные годными к обучению по состоянию здоровья, подлежат профессионально-психофизиологическому отбору, который проводится через три дня после освидетельствования во ВЛЭК ГА;

5) при несогласии с медицинским заключением ЦВЛЭК ГА освидетельствуемый может обжаловать его в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

III. Порядок вынесения медицинских заключений во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА)

13. Состояние здоровья летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД, курсантов, летчиков-наблюдателей, частных пилотов, планеристов, пилотов свободных аэростатов, пилотов сверхлегких воздушных судов и парашютистов должно соответствовать Требованиям.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

14. Требования к состоянию здоровья предъявляются в зависимости от категории авиационного персонала. В соответствии с этим освидетельствуются:

1) по графе I:

кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД, бортпроводников, и курсанты учебных заведений, обучающиеся этим специальностям (кроме выпускного курса);

2) по графе II:

пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпании (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры и бортмеханики. Лица, поступающие на работу бортинженером и бортмехаником, курсанты летных учебных заведений (выпускной курс);

3) по графе III:

бортрадисты, бортоператоры, бортпроводники, полетные диспетчеры, летчики-наблюдатели, частные пилоты, пилоты свободных аэростатов, пилоты сверхлегких воздушных судов, пилоты-планеристы и парашютисты. Курсанты, обучающиеся по специальности бортпроводник (выпускной курс);

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

4) по графе IV:

диспетчеры УВД, курсанты выпускного курса учебных заведений по подготовке диспетчеров УВД.

15. Медицинские заключения ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА):

1) годен к обучению на пилота, штурмана, бортинженера, бортпроводника, диспетчера УВД;

2) годен к летной работе пилотом коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейным пилотом авиакомпании (самолет и вертолет), штурманом, бортинженером, бортмехаником, бортрадистом;

3) годен к работе летчиком-наблюдателем, бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД, полетным диспетчером;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

4) годен к полетам: частным пилотом, пилотом свободного аэростата, пилотом сверхлегкого воздушного судна, пилотом-планеристом;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

5) годен к парашютным прыжкам;

6) нуждается в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием;

7) негоден к обучению на пилота, штурмана, бортинженера, бортпроводника, диспетчера УВД;

8) негоден к летной работе пилотом коммерческой авиации, линейным пилотом авиакомпании, штурманом, бортинженером, бортмехаником, бортрадистом;

9) негоден к работе летчиком-наблюдателем, бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД, полетным диспетчером;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

10) негоден к полетам: частным пилотом, пилотом-планеристом, пилотом свободного аэростата, пилотом сверхлегкого воздушного судна;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

11) негоден к парашютным прыжкам.

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

17. При вынесении медицинского экспертного заключения по статьям Требований, предусматривающим индивидуальную оценку, авиационный персонал может быть признан годным, негодным или нуждающимся в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием во ВЛЭК ГА. При этом учитывается выраженность заболевания, степень компенсации, обратимость патологического процесса, возможность прогрессирования при продолжении летной работы и влияния заболевания на безопасность полетов, индивидуальные психофизиологические особенности и характер выполняемой

работы.

По статьям Требований, предусматривающим негодность к летной работе (УВД, обучению), ЦВЛЭК ГА выносит официальное медицинское заключение[1] о годности с отметкой в Медицинском заключении:

[1] Глава 1 приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944). Издание десятое, 2006, Международная организация гражданской авиации.

1) действительно в течение ... месяцев;
2) годен в качестве второго пилота;
3) годен в составе многочленного экипажа;
4) годен на данном типе воздушного судна;
5) запрещено продление норм полетного времени;
6) годен только без пассажиров.
(абзац введен Приказом Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

18. Оформление медицинского заключения по результатам освидетельствования в медицинских документах строится по следующей схеме:

1) дата вынесения медицинского заключения и наименование ВЛЭК ГА;
2) клинические и функциональные диагнозы в соответствии со статьями Требований;
3) заключение о годности (негодности) по состоянию здоровья к работе по специальности (обучению) с указанием статьи и графы Требований, начиная с ведущей;
4) обоснование медицинского заключения при вынесении решения по статьям, предусматривающим индивидуальную оценку;
5) рекомендации ВЛЭК ГА на межкомиссионный период и группа медицинского динамического наблюдения.

IV. Оформление медицинской документации во ВЛЭК ГА

19. При медицинском освидетельствовании летного состава, диспетчеров УВД и пилотов АОН заполняется медицинская книжка (форма N 25/л), бортпроводников и бортоператоров (форма N 25/б) с фотографией, заверенной печатью ВЛЭК ГА.

20. При медицинском освидетельствовании вновь поступающих на летную работу, работу по УВД, бортпроводником и бортоператором заполняется один экземпляр медицинской карты ВЛЭК ГА с фотографией, заверенной печатью ВЛЭК ГА. Медицинские книжки этим лицам заполняются врачом авиационного предприятия при личном осмотре после зачисления их в соответствующие службы.

21. При медицинском освидетельствовании кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД, заполняется один экземпляр медицинской карты ВЛЭК ГА с фотографией кандидата, заверенной печатью ВЛЭК ГА.

22. По завершении освидетельствования медицинские карты с данными обследования (ЭКГ, аудиограмма, флюорограмма и др.) кандидатов, признанных годными к обучению, передаются в приемную комиссию, откуда направляются в учебное заведение гражданской авиации. Медицинские карты кандидатов, признанных негодными к обучению, хранятся в архиве ВЛЭК ГА три года.

23. На кандидатов из числа иностранных граждан, признанных ВЛЭК ГА негодными к обучению, составляются два экземпляра медицинской карты, которые направляются в ЦВЛЭК ГА.

24. Медицинские документы лицам, окончившим учебное заведение гражданской авиации, а также летному составу, диспетчерам УВД, бортпроводникам, бортоператорам при переводе в другие авиационные предприятия и увольнении их из организации гражданской авиации выдаются на руки в опечатанном виде под роспись.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

25. Медицинские книжки хранятся в кабинете врача авиационного предприятия.

26. Ведение неутвержденной медицинской документации (в том числе амбулаторных карт) на летный состав, бортоператоров, бортпроводников, курсантов и диспетчеров УВД не допускается.

27. Перед медицинским освидетельствованием каждый претендент на получение медицинского заключения лично заполняет заявление о медицинском освидетельствовании (приложение N 7).

28. При подготовке летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД, курсантов и пилотов АОН к врачебно-летной экспертизе, при направлении на стационарное медицинское обследование, консультацию и т.п. врач авиационного предприятия после личного осмотра оформляет в медицинской книжке эпикриз. Освидетельствуемый должен быть ознакомлен с эпикризом под роспись.

29. В эпикризе должны быть отражены следующие данные:

1) наличие или отсутствие жалоб, перенесенные заболевания, в том числе с временной утратой трудоспособности, по какой группе проводилось медицинское динамическое наблюдение;

2) летная нагрузка, виды полетов, продление нормы летного времени, переучивание на новую технику, авиационные происшествия и инциденты;

3) использование очередных отпусков, санаторно-курортное лечение, организованный отдых, регулярность выходных дней и задолженность по отпускам;

4) данные о причинах отстранения от работы на предполетном (предсменном) медицинском осмотре;

5) наблюдение у специалистов и выполнение лечебно-оздоровительных мероприятий и рекомендаций ВЛЭК ГА;

6) данные личного осмотра;

7) диагноз;

8) вывод врача авиационного предприятия (аэропорта) о динамике в состоянии здоровья и об эффективности медицинского динамического наблюдения (улучшение, ухудшение, без перемен) и его рекомендации по продолжению профессиональной деятельности.

30. При направлении на ВЛЭК ГА, стационарное медицинское обследование и консультации врач авиационного предприятия выдает авиационному персоналу на руки под расписку в опечатанном виде медицинские книжки за все годы работы, пленки ЭКГ за последние три года, рентгеновские снимки, данные других исследований и наблюдений.

31. При медицинском обследовании во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) результаты (лабораторные, рентгенологические, ЭКГ, ЭЭГ и другие) вносятся в соответствующие разделы медицинской книжки (медицинской карты ВЛЭК ГА). Консультации врачей-специалистов ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) и все записи в медицинскую книжку вносятся в хронологическом порядке.

32. Врачи-специалисты обязаны записывать в медицинскую документацию данные объективного обследования, диагноз и лечебно-оздоровительные рекомендации по своей специальности. Достоверность записи заверяется личной подписью врача-специалиста ВЛЭК ГА. В документах сокращение слов, кроме общепринятых символов, запрещается.

33. Результаты стационарного медицинского обследования оформляются в виде выписки из истории болезни, которая вклеивается в медицинскую книжку авиационного персонала.

34. Медицинское заключение и определение группы медицинского динамического наблюдения выносится на заседании ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА).

35. Проведение каждого заседания ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) оформляется в журнале протоколов (приложение N 8), подписывается председателем, всеми членами и заверяется печатью ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА). На кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников

и диспетчеров УВД, ведется отдельный журнал протоколов (в журнале делается отметка о наименовании учебного заведения гражданской авиации).

36. После медицинского освидетельствования во ВЛЭК ГА председатель ВЛЭК ГА выдает авиационному персоналу, признанному годным к работе (обучению), медицинское заключение установленной формы.

Медицинские заключения ВЛЭК ГА полежат утверждению в ЦВЛЭК ГА в случаях, предусмотренных приложением N 9.

37. Авиационному персоналу, признанному негодным к работе (обучению), выдается справка ВЛЭК ГА установленной формы (приложение N 10).

38. Для утверждения медицинского заключения в ЦВЛЭК ГА авиационному персоналу заполняется направление в ЦВЛЭК ГА (приложение N 11), свидетельство о болезни (приложение N 12) в двух экземплярах, которое вместе с медицинской документацией авиационного персонала направляется в ЦВЛЭК ГА в срок не позднее чем через пять дней с момента вынесения медицинского заключения.

39. ЦВЛЭК ГА обязана в течение трех дней после получения медицинской документации вынести окончательное медицинское заключение. При необходимости авиационный персонал может быть вызван на личный осмотр и обследование.

40. В отдельных случаях в разделе «Особые отметки» медицинского заключения председатель ВЛЭК ГА указывает условия действия медицинского заключения или индивидуальные особенности авиационного персонала (например: частоту сердечных сокращений (ЧСС), величину артериального давления (АД) и др.). Эти данные заверяются печатью ВЛЭК ГА.

41. В сложных экспертных случаях медицинская документация направляется на рассмотрение в ЦВЛЭК ГА. Направлять авиационный персонал на консультацию разрешается только по предварительному согласованию с председателем ЦВЛЭК ГА.

42. По результатам медицинского освидетельствования за текущий год врач авиационного предприятия составляет заключительный акт по результатам медицинского освидетельствования летного состава, диспетчеров УВД, бортпроводников, бортоператоров и пилотов авиации общего назначения (приложение N 13), который утверждается председателем ВЛЭК ГА и направляется руководителю предприятия (начальнику службы) не позднее 10 февраля года, следующего за отчетным.

Медицинские осмотры, проводимые при медицинском освидетельствовании авиационного персонала при приеме на работу (обучение), при очередных медицинских освидетельствованиях, и медицинские осмотры, проводимые в межкомиссионный период, относятся к категориям предварительных (при приеме на работу) и периодических медицинских осмотров.

(п. 42 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

V. Организация медицинского наблюдения в межкомиссионный период

43. Наблюдение за летным составом, бортоператорами, бортпроводниками, диспетчерами УВД, курсантами и пилотами АОН в межкомиссионный период проводится врачом авиационного предприятия, в учебном заведении - отрядно-курсовым врачом, врачами-специалистами ВЛЭК ГА или, по рекомендации ВЛЭК ГА, врачами-специалистами лечебно-профилактических учреждений территориальных органов здравоохранения.

44. Лечебно-профилактические, оздоровительные мероприятия, контрольные исследования и назначения летному составу, бортоператорам, бортпроводникам, диспетчерам УВД, курсантам и пилотам АОН осуществляются в индивидуальном порядке в соответствии с рекомендациями ВЛЭК ГА на основании нормативных документов Минздрава России и Минтранса России.

45. Предполетный медицинский осмотр членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации и предсменный медицинский осмотр диспетчеров УВД перед заступлением на дежурство проводится в соответствии с Требованиями к состоянию

здоровья членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации и диспетчеров УВД на предполетном контроле и перед заступлением на дежурство (приложение N 14).

46. Медицинский осмотр у врача авиационного предприятия проводится:

1) пилотов коммерческой авиации, линейных пилотов, штурманов, бортмехаников, бортинженеров и бортрадистов - через 6 месяцев после медицинского освидетельствования, перед очередным освидетельствованием и по медицинским показаниям.

Кроме того, всем пилотам коммерческой авиации и линейным пилотам старше 40 лет проводится электрокардиографическое исследование в покое, а также другие исследования согласно рекомендациям ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА);

(пп. 1 в ред. Приказа Минтранса России от 01.11.2004 N 27)

2) диспетчеров УВД, бортпроводников и бортоператоров - каждые шесть месяцев и перед очередным освидетельствованием во ВЛЭК ГА, а также по медицинским показаниям;

3) пилотов АОН - через 12 месяцев после медицинского освидетельствования и перед очередным освидетельствованием во ВЛЭК ГА.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

47. Медицинский осмотр курсантов учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД и бортпроводников проводится отрядно-курсовым врачом каждые шесть месяцев.

48. Профилактические прививки и противоэпидемические мероприятия летному составу, бортоператорам, бортпроводникам, диспетчерам УВД, курсантам и пилотам АОН проводятся в установленном порядке.

49. Лабораторные и функциональные исследования летному составу, бортоператорам, бортпроводникам, диспетчерам УВД, курсантам и пилотам АОН в межкомиссионный период проводятся по назначению врачей-специалистов ВЛЭК ГА или при наличии медицинских показаний; бортпроводникам проводятся исследования, регламентированные нормативными документами Минздрава России для декретированного контингента.

50. Врач авиационного предприятия проводит медицинский осмотр авиационного персонала: после выздоровления от заболевания (травмы), отпуска (наиболее продолжительной его части в случае разбивки на несколько частей), отстранения на предполетном (предсменном) медицинском осмотре, авиационных инцидентов, восстановления после перерыва в работе, выпускникам летных учебных заведений.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

51. По результатам медицинских осмотров врачом авиационного предприятия могут быть приняты следующие решения:

1) допущен к полетам, работе по УВД, работе бортпроводником и бортоператором;

2) нуждается в предоставлении внеочередного выходного дня (очередного отпуска);

3) нуждается в проведении консультации, лечении (амбулаторном, стационарном, санаторном, реабилитационно-профилактическом).

52. При подготовке летного состава, бортоператоров, бортпроводников, диспетчеров УВД, курсантов и пилотов АОН к очередному медицинскому освидетельствованию врач авиационного предприятия (отрядно курсовой врач) проводит личный осмотр, оформляет эпикриз за межкомиссионный период, организует (не ранее чем за один месяц до начала медицинского освидетельствования) проведение лабораторных и инструментальных исследований.

Приложение N 1
к ФАП МО ГА-2002

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Российская Федерация

Федеральное агентство воздушного транспорта

Серия АА N 0000000

МЕДИЦИНСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Образец

группа крови _____
резус фактор _____

Фамилия _____
Имя _____ Отчество _____
Год рождения _____

_____
наименование ВЛЭК ГА (штамп ВЛЭК ГА)

от «__» _____ 200_ г.

Согласно ФАП МО ГА-2002 «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации»

ПРИЗНАН ГОДНЫМ к _____

Медицинское заключение действительно до «__» _____ 20__ г.

Председатель ВЛЭК ГА _____
Подпись

М.П.

_____
(линия отреза)

Медицинское заключение Серия АА N 0000000

_____
Выдано:
(Ф.И.О.) (должность)

_____

Дата выдачи: «__» _____ 20__ г. Роспись в получении: _____

Периодические медицинские осмотры

Дата медицинского осмотра	Заключение о продлении срока действия медицинского заключения (на латинском языке)	Подпись врача авиационного предприятия Печать

Особые отметки:

Примечание. Размер бланка 11 х 8 см.

Приложение N 2
к ФАП МО ГА-2002

ПЕРЕЧЕНЬ МЕДИЦИНСКОЙ АППАРАТУРЫ И ИНСТРУМЕНТАРИЯ ВЛЭК ГА

Для кабинета хирурга:

1. Ростомер;
2. Весы медицинские;
3. Спирометр;
4. Динамометр ручной;
5. Лента сантиметровая;
6. Угломер;
7. Перчатки хирургические;
8. Кушетка медицинская;
9. Негатоскоп;
10. Столик манипуляционный.

Для кабинета терапевта:

1. Сфигмоманометр (тонометр);
2. Стетофонендоскоп;
3. Секундомер;
4. Шпатели металлические или деревянные;
5. Термометры медицинские;
6. Кушетка медицинская.

Для кабинета невропатолога:

1. Сфигмоманометр (тонометр);
2. Стетофонендоскоп;
3. Секундомер;
4. Шпатели металлические;
5. Термометры медицинские;
6. Молоток для неврологических исследований;
7. Динамометр ручной;
8. Кушетка медицинская;
9. Лента сантиметровая.

Для кабинета отоларинголога:

1. Шкаф стеклянный для инструментария;
2. Столик для инструментария;
3. Лампа настольная с гибким штативом;
4. Кресло вращающееся для исследования вестибулярного анализатора;
5. Аудиометр (с бланками);
6. Рефлектор лобный;
7. Шпатели металлические для языка;
8. Воронки ушные;
9. Зеркала носовые;
10. Зеркала гортанные;
11. Зеркала носоглоточные;

12. Баллоны Полицера с оливой;
13. Зонды ушные с нарезкой;
14. Зонды глоточные;
15. Зонды аттиковые;
16. Зонды носовые пуговчатые;
17. Воронка Зигля ушная с оптической системой;
18. Камертоны (набор);
19. Секундомер;
20. Трещотка Барани (заглушитель);
21. Отоскопы;
22. Набор трахеостомический;
23. Шприцы гортанные с изогнутыми наконечниками;
24. Шприцы Жанне;
25. Шприцы медицинские;
26. Шприцы изогнутые для удаления инородных тел;
27. Щипцы ушные Гартмана;
28. Манометры ушные;
29. Пинцеты коленчатые ушные;
30. Пинцеты анатомические;
31. Канюли для промывания аттика;
32. Катетеры металлические;
33. Наборы для задней тампонады носа;
34. Зонды носовые с нарезкой;
35. Корнцанги;
36. Ножницы хирургические с одним острым концом;
37. Иглы для прокола гайморовой пазухи;
38. Порошковдуватели;
39. Банки с притертыми пробками;
40. Ручки для гортанных зеркал;
41. Штангласы с притертыми пробками для пахучих веществ;
42. Лоточки почкообразные;
43. Стерилизатор;
44. Спиртовка;
45. Биксы;
46. Кушетка медицинская.

Для кабинета офтальмолога:

1. Аппарат для освещения таблицы (Ротта);
2. Таблицы Головина-Сивцева;
3. Таблицы Рабкина полихроматические (издание 8, 9);
4. Набор стекол с пробными оправами;
5. Рефрактометр;
6. Линейки скиаскопические;
7. Офтальмоскоп простой (зеркальный) и электрический;
8. Периметр шаровой;
9. Прибор для определения бинокулярного зрения (цветотест ПБИ-1, синоптофер);
10. Прибор для исследования остроты ночного зрения и темновой адаптации;
11. Лампа настольная с гибким штативом;
12. Лампа щелевая;
13. Тонометр Маклакова;
14. Гониоскоп;
15. Шкала Меддокса;

16. Экзофтальмометр;
17. Набор для промывания слезных путей;
18. Кампиметр;
19. Кушетка медицинская.

Для кабинета психолога:

1. Секундомер;
2. Набор бланков (тесты);
3. Аппарат «Абитуриент» (2 шт.) или персональная ЭВМ с набором программ для психологического обследования.

Приложение N 3
к ФАП МО ГА-2002

ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ, НА ОСНОВАНИИ КОТОРЫХ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ГОДНОСТЬ К ЛЕТНОЙ РАБОТЕ, РАБОТЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, РАБОТЕ БОРТПРОВОДНИКОМ, БОРТОПЕРАТОРОМ, ПИЛОТОМ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ И ОБУЧЕНИЮ В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125,
от 28.11.2014 N 325,
с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ
от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682)

Наименование болезней и физических недостатков	Категории авиационного персонала			
	Кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров. Курсанты, обучающиеся этим специальностям (кроме выпускного курса)	Пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпаний (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры, бортмеханики. Вновь поступающие на работу бортинженером, бортмехаником. Курсанты летных училищ (выпускной курс)	Бортрадисты, бортпроводники, бортоператоры, летчики-наблюдатели. Пилоты авиации общего назначения. Курсанты выпускного курса по подготовке бортпроводников	Диспетчеры УВД (руководители полетов). Курсанты выпускного курса по подготовке диспетчеров УВД
Графа	I	II	III	IV
А. Психические и нервные болезни:				
1. Шизофрения, аффективные психозы, паранойя	негодны	негодны	негодны	негодны
2. Психозы инфекционные, интоксикационные, реактивные; реактивные состояния (ипохондрические, депрессивные и др.); неврозы (неврастения, истерия и др.):				

2.1. При наличии нарушений психической деятельности, стойких резидуальных явлений или астенического синдрома после лечения	негодны	негодны	негодны	негодны
2.2. При полном восстановлении нервно-психической деятельности и легких сосудисто-вегетативных нарушениях	негодны	инд. оценка	годны	годны
3. Психические и поведенческие расстройства, вызванные употреблением психоактивных веществ. Пагубное употребление психоактивных веществ	негодны	негодны	негодны	негодны
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)				
4. Расстройства личности:				
4.1. Психопатия всех форм и другие психические расстройства непсихотического характера	негодны	негодны	негодны	негодны
4.2. Психический инфантилизм, акцентуация личности	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
5. Эпилепсия	негодны	негодны	негодны	негодны
6. Сосудистые поражения головного и спинного мозга:				
6.1. Острые нарушения мозгового кровообращения и их последствия. Хроническая сосудисто-мозговая недостаточность	негодны	негодны	негодны	негодны
6.2. Начальные поражения сосудов головного и спинного мозга	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
7. Органические заболевания центральной нервной системы различной этиологии:				

7.1. Прогрессирующего характера или с нарушением функции	негодны	негодны	негодны	негодны
7.2. Остаточные явления, последствия перенесенного заболевания с достаточной компенсацией нервно-психических функций	негодны	инд. оценка	годны	годны
8. Последствия черепно-мозговой травмы или травмы спинного мозга:				
8.1. При наличии выраженных нарушений нервно-психических функций, судорожного синдрома	негодны	негодны	негодны	негодны
8.2. При наличии незначительно выраженных клинических проявлений	негодны	инд. оценка	годны	годны
9. Заболевания вегетативной нервной системы:				
9.1. Пароксизмальные проявления или кризовое течение заболеваний вегетативной нервной системы, приводящее к угрозе или утрате работоспособности и отклонениям в выполнении профессиональных функций	негодны	негодны	негодны	негодны
9.2. При легких и умеренных эмоционально-вегетативных нарушениях	инд. оценка	годны	годны	годны
10. Заболевания и повреждения периферической нервной системы:				
10.1. Хронические с частыми обострениями, при наличии расстройства движения, чувствительности, трофики и стойкого болевого синдрома	негодны	негодны	негодны	негодны

10.2. Хронические с редкими обострениями или остаточные явления с незначительными нарушениями функций, не препятствующими выполнению профессиональных обязанностей	негодны, на дисп. - инд. оценка	годны	годны	годны
11. Синкопальные состояния (обмороки)	негодны	негодны	инд. оценка	инд. оценка
Б. Внутренние болезни:				
12. Хронические инфекционные и паразитарные болезни:				
12.1. Сопровождающиеся нарушением функции органов, общей астенизацией и признаками активности патологического процесса	негодны	негодны	негодны	негодны
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)				
12.2. С незначительным нарушением функции органов, при бессимптомном течении и носительстве	негодны	годны	годны	годны
13. Болезни системы крови:				
13.1. Прогрессирующего течения	негодны	негодны	негодны	негодны
13.2. Доброкачественного течения	негодны	инд. оценка	годны	годны
14. Аллергические состояния различной этиологии:				
14.1. Часто рецидивирующие	негодны	негодны	негодны	негодны
14.2. Не склонные к рецидивам	негодны	годны	годны	годны
15. Ожирение:				
15.1. II степени и выше	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
15.2. I степени	негодны	годны	годны	годны

16. Болезни эндокринной системы:				
16.1. Выраженные формы	негодны	негодны	негодны	негодны
16.2. Легкие формы	негодны	инд. оценка	годны	годны
17. Туберкулез органов дыхания:				
17.1. Активный или с выраженными остаточными изменениями	негодны	негодны	негодны	негодны
17.2. Излеченный с умеренным или незначительным нарушением функции дыхания	негодны	годны	годны	годны
18. Болезни органов дыхания:				
18.1. Склонные к обострениям или с выраженным нарушением функции дыхания	негодны	негодны	негодны	негодны
18.2. Без нарушения функции дыхания или с незначительным его нарушением без склонности к обострению	негодны	годны	годны	годны
19. Нейроциркуляторная дистония по кардиальному типу:				
19.1. При наличии болевого или астенического синдрома, выраженных нарушениях ритма и проводимости	негодны	негодны	негодны	инд. оценка
19.2. Компенсированные формы	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны
20. Артериальная гипертензия:				
20.1. Стойкое повышение АД	негодны	негодны	негодны	негодны
20.2. Контролируемое повышение АД	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны

20.3. Транзиторное повышение АД	негодны	годны	годны	годны
21. Болезни сосудов и мышцы сердца атеросклеротического характера:				
21.1. Ишемическая болезнь сердца	негодны	негодны	негодны	негодны
21.2. Без нарушения коронарного, общего кровообращения и без выраженного расстройства ритма и проводимости	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
22. Болезни сердца не атеросклеротического происхождения:				
22.1. С признаками активности процесса, при увеличении размеров сердца, выраженных нарушениях ритма и проводимости, снижении функциональной способности, при наличии болевого синдрома	негодны	негодны	негодны	негодны
22.2. Неактивные компенсированные формы	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
23. Болезни желудка и кишечника:				
23.1. С частыми обострениями, умеренным или выраженным нарушением функции пищеварения	негодны	негодны	негодны	негодны
23.2. С редкими обострениями и при незначительном нарушении функции пищеварения	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
24. Болезни печени, желчного пузыря и поджелудочной железы:				
24.1. С частыми обострениями, с умеренным и выраженным нарушением функции пищеварения, с угрозой болевого синдрома	негодны	негодны	негодны	негодны

24.2. Без обострения и при достаточно сохранной функции пищеварения	негодны	инд. оценка	годны	годны
25. Болезни почек:				
25.1. Хронические заболевания с нарушением функции и (или) гипертензионным синдромом	негодны	негодны	негодны	негодны
25.2. Стойкая ремиссия или остаточные изменения после обострения без нарушения функции	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
26. Болезни суставов и системные заболевания соединительной ткани:				
26.1. При остром и подостром течениях, признаках вовлечения в процесс внутренних органов, болевом или астеническом синдромах, необходимости приема систематической медикаментозной терапии	негодны	негодны	негодны	негодны
26.2. В стойкой ремиссии, без выраженных нарушений функции органов	негодны	инд. оценка	годны	годны
В. Хирургические болезни:				
27. Непропорциональное развитие тела, несоответствие физического развития возрасту	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
28. Туберкулез и грибковые поражения (актиномикоз и др.) периферических лимфоузлов	негодны	негодны	негодны	негодны
29. Пороки развития, хронические болезни костей, суставов, хрящей, мышц и сухожилий, последствия травм и операций, рубцы после ожогов и отморожений:				

29.1. Часто обостряющиеся, прогрессирующие, сопровождающиеся нарушением функции в значительной степени, болевым синдромом, косметическим дефектом, склонностью к изъязвлению, затрудняющие выполнение профессиональных обязанностей	негодны	негодны	негодны	инд. оценка
29.2. Не прогрессирующие, с незначительным нарушением функции, без болевого синдрома, не затрудняющие выполнение профессиональных обязанностей	негодны, на диспетчеров - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
30. Опухоли злокачественные:				
30.1. При выявлении опухоли	негодны	негодны	негодны	негодны
30.2. После лечения, при наличии опухоли в анамнезе	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
31. Опухоли доброкачественные:				
31.1. Нарушающие функции органов, затрудняющие движения, ношение одежды, обуви, но не подлежащие оперативному лечению	негодны	негодны	негодны	негодны
31.2. Не нарушающие функцию органов, без болевого синдрома, не мешающие движению, ношению одежды, обуви	инд. оценка	годны	годны	годны
32. Пороки развития, болезни грудной клетки и диафрагмы, последствия травм и операций:				
32.1. Деформирующие грудную клетку, нарушающие функцию ее органов	негодны	негодны	негодны	негодны

32.2. Не деформирующие грудную клетку, без нарушения функции ее органов	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны
33. Пороки развития, болезни пищевода:				
33.1. Нарушающие функцию, подлежащие оперативному лечению	негодны	негодны	негодны	негодны
33.2. Не нарушающие функцию, не прогрессирующие, не требующие лечения	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны
34. Пороки развития, последствия повреждений брюшной стенки и органов брюшной полости, а также операции на них:				
34.1. Нарушающие функцию органов с угрозой болевого синдрома, рубцы со склонностью к изъязвлению	негодны	негодны	негодны	негодны
34.2. Не нарушающие функцию органов	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
35. Заболевания прямой кишки и параректальной клетчатки:				
35.1. Часто обостряющиеся, сопровождающиеся сужением заднепроходного отверстия с нарушением акта дефекации, недостаточностью анального жома, рецидивирующие после оперативного лечения	негодны	негодны	негодны	негодны
35.2. С редкими обострениями, не прогрессирующие, без функциональных нарушений	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны

36. Пороки развития, заболевания, последствия заболеваний и повреждения сосудов, а также операций на них:				
36.1. Сопровождающиеся нарушением кровообращения, лимфообращения, трофическими расстройствами, болевым синдромом	негодны	негодны	негодны	негодны
36.2. С компенсацией кро- во- и лимфообращения, без болевого синдрома	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
37. Пороки развития, последствия повреждений, заболеваний мочеполовых органов и операций на них. Опущение почек. Водянка яичка и семенного канатика. Расширение вен семенного канатика:				
37.1. Сопровождающиеся нарушением функции, с болевым синдромом	негодны	негодны	негодны	негодны
37.2. Без нарушения функции и без болевого синдрома	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
38. Хронические воспалительные заболевания мочеполовых органов специфической и неспецифической этиологии:				
38.1. Фаза активного воспаления	негодны	негодны	негодны	негодны
38.2. Излеченный туберкулез мочеполовых органов, фаза стойкой ремиссии неспецифического воспаления при отсутствии нарушения функции	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
39. Мочекаменная болезнь:				

39.1. С наличием камней, с повторным камнеобразованием, повторными приступами почечной колики при отсутствии камней	негодны	негодны	негодны	негодны
39.2. После однократного отхождения камня или однократной почечной колики без отхождения камней при отсутствии нарушения функции	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
Г. Кожные и венерические болезни:				
40. Проказа, пузырчатка, лимфома кожи	негодны	негодны	негодны	негодны
41. Псориаз, псориазоподобные состояния, ихтиоз, красный плоский лишай, нейродерматозы (нейродермит, почесуха, крапивница и др.), экзема (различные формы), васкулиты кожи, коллагенозы (склеродермия и др.):				
41.1. Клинически выраженные, распространенные формы	негодны	негодны	негодны	негодны
41.2. Легкие формы с ограниченным распространением	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
42. Венерические болезни и СПИД:				

КонсультантПлюс: примечание.

Приказом Минтранса России от 19.09.2012 N 350 пункт 42.1 Приложения N 3 к данному документу признан недействующим со дня вступления в законную силу Решения Верховного Суда РФ от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682 в части признания пилотов гражданской авиации (пилоты коммерческой авиации, линейные пилоты авиакомпаний, летчики-наблюдатели, пилоты авиации общего назначения) негодными к летной работе при установлении у них СПИДа и вирусоносительства, за исключением случаев наличия медицинского заключения о невозможности осуществлять ими по состоянию здоровья эту профессиональную деятельность.

КонсультантПлюс: примечание. *Пункт 42.1 признан частично недействующим:* *- Решением Верховного Суда РФ от 13.03.2017 N АКПИ17-31;* *- Приказом Минтранса России от 19.09.2012 N 350;* *- Решением Верховного Суда РФ от 16.02.2011 N ГКПИ10-1682.*				
42.1. СПИД и вирусоносительство	негодны	негодны	негодны	негодны
42.2. Сифилис, хроническая гонорея и другие венерические болезни	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
Д. Женские болезни и беременность:				
43. Пороки развития, хронические заболевания женской половой сферы, эндометриоз, последствия родов и оперативных вмешательств:				
43.1. С выраженными анатомическими дефектами, частыми обострениями, нарушающие функцию	негодны	негодны	негодны	негодны
43.2. Не нарушающие функцию, без болевого синдрома	негодны	годны	годны	годны
44. Расстройства овариально-менструального цикла	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
45. Беременность и послеродовый период	негодны	негодны	негодны	негодны
Е. Глазные болезни:				
46. Заболевания век и конъюнктивиты:				
46.1. Хронические с частыми обострениями, паралич мышц век	негодны	негодны	негодны	негодны
46.2. Нерезко выраженные, с редкими обострениями	негодны, на дисп., б/инж., б/пров. - инд. оценка	инд. оценка	годны	годны

47. Заболевания слезных органов и слезоотводящих путей:				
47.1. С нарушением слезоотведения	негодны	негодны	негодны	негодны
47.2. Без нарушения слезоотведения	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
48. Заболевания глазного яблока: воспалительного, сосудистого, дегенеративного характера, после оперативных вмешательств, травмы, новообразования:				
48.1. С нарушением функций	негодны	негодны	негодны	негодны
48.2. С достаточной сохранностью функции органа зрения	негодны, на дисп., б/пров. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка
49. Глаукома	негодны	негодны	негодны	негодны
50. Нарушение цветового зрения: дихромазия, аномальная трихромазия				
50.1. Тип "А"	негодны	негодны	негодны	негодны
50.2. Тип "В"	негодны, на б/пров. - годны	инд. оценка	годны	инд. оценка
50.3. Тип "С"	годны	годны	годны	годны
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)				
51. Нарушение двигательного аппарата глаз:				
51.1. Паралитическое и содружественное косоглазие	негодны	негодны	негодны	негодны
51.2. Гетерофории со сниженными фузионными резервами	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка

52. Острота зрения:	Кандидаты на обучение по специальности пилот, штурман, бортинженер (бортмеханик) и курсанты, обучающиеся по указанным специальностям, годны при остроте зрения 0,8 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 1,0; по специальности диспетчер УВД - 0,3 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 1,0; бортпроводников - 0,3 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 1,0	Пилоты годны при остроте зрения 0,5 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 1,0 (при остроте 0,4 на худший глаз, с коррекцией 1,0 - индивидуальная оценка); штурманы, бортинженеры (бортмеханики) - 0,3 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 1,0	Бортрадисты, парашютисты, частные пилоты, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, пилоты сверхлегких воздушных судов годны при остроте зрения 0,3 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 0,8; бортпроводники, бортоператоры, летчики-наблюдатели - 0,1 на каждый глаз без коррекции, с коррекцией 0,8	Годны 0,1 на каждый глаз, с коррекцией 0,8
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)				

53. Рефракция	Годны к обучению на пилотов, штурманов, бортинженеров (бортмехаников) при близорукости не выше 1,0 дптр, дальнозоркости не выше 2,0 дптр, астигматизме 0,75 дптр, анизометропии не выше 1,0 дптр; на диспетчеров - при близорукости и дальнозоркости не выше 2,0 дптр, астигматизме 1,5 дптр, анизометропии не выше 1,0 дптр; бортпроводников - при близорукости и дальнозоркости не выше 3,0 дптр, астигматизме 2,0 дптр	Годны при близорукости и дальнозоркости не выше 3,0 дптр, астигматизме 2,0 дптр, анизометропии не выше 2,0 дптр	Годны бортрадисты, парашютисты, частные пилоты, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, пилоты сверхлегких воздушных судов при близорукости и дальнозоркости не выше 5,0 дптр, астигматизме 2,0 дптр, анизометропии не выше 2,0 дптр; бортпроводники, бортоператоры, летчики-наблюдатели - при близорукости не выше 5,0 дптр, дальнозоркости не выше 4,0 дптр, астигматизме 2,5 дптр, анизометропии не выше 2,0 дптр	Годны: при дальнозоркости в 4,0 Д, близорукости 5,0 Д, астигматизме + (-) 2,5 Д
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)				
54. Нарушение аккомодации: - пресбиопия в ст. свыше 4,0 Д	негодны	негодны	инд. оценка	инд. оценка
Ж. Болезни уха, горла, носа, полости рта и челюстей:				
55. Хронические заболевания придаточных пазух носа:				

55.1. Гнойные синуситы с полипозом или дистрофией слизистой	негодны	негодны	негодны	негодны
55.2. Хронические синуситы (катаральные, серозные, вазомоторные, аллергические, кисты гайморовых пазух)	негодны	инд. оценка	инд. оценка	годны
56. Стойкие изменения полости носа и его придаточных пазух, полости рта, глотки, гортани, трахеи или уха после повреждений, заболеваний и оперативных вмешательств:				
56.1. Нарушающие функцию лор-органов и затрудняющие использование спецоборудования	негодны	негодны	негодны	негодны
56.2. Незначительно нарушающие функцию лор-органов и не затрудняющие использование спецоборудования	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка	годны
57. Хронический тонзиллит:				
57.1. Декомпенсированная форма	негодны	негодны	негодны	негодны
57.2. Компенсированная форма	негодны, на дисп. - инд. оценка	годны	годны	годны
58. Волчанка, туберкулез, склерома, злокачественные опухоли лор-органов в любой стадии развития	негодны	негодны	негодны	негодны
59. Дефекты речи:				
59.1. Резко выраженные: заикание, косноязычие, делающие речь малопонятной	негодны	негодны	негодны	негодны
59.2. Легко выраженные, не влияющие на разборчивость речи	негодны	инд. оценка	инд. оценка	инд. оценка

60. Хронические болезни среднего уха:				
60.1. Хронический гнойный эпитимпанит, хронический гнойный двухсторонний мезотимпанит, односторонний и сопровождающийся полипами, грануляциями, кариесом стенок барабанной полости или выраженными признаками дистрофии слизистой оболочки верхних дыхательных путей	негодны	негодны	негодны	негодны
60.2. Стойкие остаточные явления перенесенного воспаления среднего уха (сухая перфорация барабанной перепонки), а также хроническое воспаление среднего уха	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	годны
61. Нарушение барофункции хотя бы одного уха или придаточных пазух носа; повышенная чувствительность к перепадам атмосферного давления:				
61.1. Стойко и резко выраженное	негодны, на дисп. - инд. оценка	негодны	негодны	годны
61.2. Нерезко выраженное	негодны, на дисп. - инд. оценка	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	годны
62. Вестибулярные нарушения	негодны, на дисп. - инд. оценка	негодны	негодны	негодны
63. Понижение остроты слуха:				

63.1. Повышение порогов слуха на каждое ухо в отдельности более 35 дБ на любой из частот 500, 1000, 2000 Гц; и/или более 50 дБ на 3000 Гц. Разговорная речь менее двух метров на каждое ухо в отдельности	негодны	негодны	негодны	негодны
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)				
63.2. Повышение порогов слуха на каждое ухо в отдельности 35 дБ и менее на любой из частот 500, 1000, 2000 Гц; и/или 50 дБ и менее 3000 Гц. Разговорная речь два метра и более на каждое ухо в отдельности	негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка, вновь поступающие негодны	инд. оценка
(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)				

Приложение N 4
к ФАП МО ГА-2002

МЕДИЦИНСКИЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К РАБОТЕ В ПОЛЯРНЫХ ЭКСПЕДИЦИЯХ, СТРАНАХ С ЖАРКИМ КЛИМАТОМ СРОКОМ СВЫШЕ ТРЕХ МЕСЯЦЕВ И АВИАЦИОННО-ХИМИЧЕСКИМ РАБОТАМ

1. Авиационный персонал, направляемый на работу в полярные экспедиции, страны с жарким климатом на срок свыше трех месяцев, подлежит внеочередному медицинскому освидетельствованию во ВЛЭК ГА.

Статьи Требований, предусматривающие негодность:

1. Для работы в полярных экспедициях:

2.2, 4.2, 6.2, 10.2, 11, 12.2, 13.2, 14.2, 16.2, 17.2, 18.2, 25.2, 30.2, 34.2, 35.2, 36.2, 37.2, 38.2, 39.2, 41.2, 43.2, 44, 46.2, 47.2, 48.2, 52 (не ниже 0,6, с коррекцией 1,0), 55.2, 56.2, 57.2, 60.2.

2. Для работы в странах с жарким климатом:

2.2, 4.2, 6.2, 9.2, 11, 12.2, 13.2, 14.2, 16.2, 30.2, 31.2, 34.2, 37.2, 38.2, 39.2, 41.2, 43.2, 44, 55.2, 56.2, 60.2.

3. Для авиационно-технических работ (с применением ядохимикатов):

2.2, 9.2, 11, 12.2, 13.2, 14.2, 16.2, 23.2, 24.2, 25.2, 30.2, 31.2, 38.2, 39.2, 41.2, 43.2, 44, 46.2, 47.2, 48.2, 55.2, 63.2.

Примечание. По статьям Требований, предусматривающим негодность к работе с ядохимикатами, ВЛЭК ГА имеет право допускать авиационный персонал к работе с минеральными удобрениями и биопрепаратами.

Приложение N 5
к ФАП МО ГА-2002

ОБЪЕМ ОБСЛЕДОВАНИЯ В ЦЕЛЯХ ВРАЧЕБНО-ЛЕТНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125,
от 28.11.2014 N 325)

1. Терапевтическое обследование:

полость рта, зев, кожные покровы, видимые слизистые, лимфатические узлы и щитовидная железа, соответствие общего вида возрасту;

органы дыхания, кровообращения (определение функциональной способности), пищеварения и мочевыделения.

2. Хирургическое обследование:

антропометрия (рост, масса тела, окружность груди, спирометрия, динамометрия кистей);

общий осмотр (телосложение, развитие мускулатуры и подкожно-жирового слоя, осанка, походка);

состояние кожи, лимфатических узлов, щитовидной железы, молочных желез, периферических сосудов, костей, суставов, органов брюшной полости, наружных половых органов, области заднего прохода, пальцевое исследование прямой кишки и предстательной железы с 30 лет.

3. Неврологическое обследование:

внешний осмотр (кожные рубцы, атрофия, фибриллярные и фасцикулярные подергивания);

черепно-мозговые нервы;

двигательная, рефлекторная, чувствительная сферы, статика и координация;

вегетативно-нервная система (дермографизм, акроцианоз, гипергидроз, тремор, ортоклиностатическая проба);

эмоционально-психическая сфера.

4. Осмотр дерматовенеролога проводится при освидетельствовании лиц, поступающих в учебные заведения гражданской авиации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

5. Осмотр гинеколога.

6. Обследование лор-органов:

внешний осмотр;

внутренний осмотр (эндоскопия), передняя и задняя риноскопия, отоскопия, фарингоскопия, ларингоскопия, определение носового дыхания и обоняния;

акуметрия (шепотной, разговорной речью);

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

барофункция уха;

исследование статокинетической устойчивости (вестибулометрия) проводится методом непрерывной кумуляции ускорений Кориолиса (НКУК) в течение 3 мин. или методом прерывистой кумуляции ускорений Кориолиса (ПКУК) в течение 2 мин.: кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров, бортпроводников; летному составу и бортпроводникам;

тональная аудиометрия (проводится кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров, бортпроводников; лицам из числа наземного состава, переучивающимся на бортмехаников, бортрадистов и бортпроводников; курсантам учебных заведений гражданской авиации

по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров перед выпуском из училища; лицам летного состава и диспетчерам УВД через каждые 4 года летной работы, по достижении возраста 40 лет - 1 раз в 2 года, а при установлении заболевания органа слуха - ежегодно).

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

7. Стоматологическое обследование:

состояние зубов, слизистой оболочки полости рта, десен;

прикус, зубная формула, наличие коронок, мостов и протезов.

8. Исследование органа зрения:

острота зрения;

цветовое зрение;

бинокулярное зрение;

ночное зрение и темновая адаптация;

ближайшая точка конвергенции;

ближайшая точка ясного зрения;

анатомическое состояние органа зрения;

рефракция субъективным и объективным методом исследования (скиоскопия или рефрактометрия);

внутриглазное давление (измеряется летному составу по достижении 35-летнего возраста 1 раз в 2 года, остальным освидетельствуемым - по достижении 40-летнего возраста 1 раз в 3 года, по достижении 50-летнего возраста - ежегодно).

9. Психологическое обследование проводится:

кандидатам для обучения по специальности пилот, штурман, бортинженер, диспетчер УВД, признанным годными к обучению по состоянию здоровья, а также курсантам (студентам) при перерыве в учебе более четырех месяцев;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

летному составу и диспетчерам УВД в возрасте 50 лет, с 55 лет каждые 2 года;

летному составу при перерывах в летной работе более четырех месяцев и переучивании на новую технику;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

при выдвижении на должности командира воздушного судна, пилота-инструктора, диспетчера-инструктора, старшего диспетчера, руководителя полетов;

при направлении в полярные экспедиции и страны с жарким климатом;

абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 28.11.2014 N 325;

при стационарном обследовании;

по медицинским показаниям.

Исследование психофизиологических функций проводится не ранее чем через 3 дня после введения препаратов, расширяющих зрачок.

Объем психологического обследования регламентирован руководством по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

10. Лабораторные исследования:

10.1. Клинический анализ крови.

10.2. Клинический анализ мочи (в том числе реакции на билирубин, уробилиновые тела, ацетон).

10.3. Сахар крови, натощак.

10.4. Биохимические исследования крови на билирубин и его фракции, ферменты АСТ, АЛТ, ГГТП, ЩФ проводятся летному составу, выполняющему АХР с ядохимикатами.

10.5. Цитологическое и бактериологическое (на флору) исследование мазков проводится женщинам с 17 лет ежегодно.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

10.6. Исследования крови на сифилис (экспресс-методом с забором крови из пальца), ВИЧ-инфекцию, гепатиты В и С проводятся: кандидатам, поступающим в учебные

заведения гражданской авиации, курсантам, авиационному персоналу - при поступлении на работу, а также по медицинским показаниям; ПСА - с 40-летнего возраста - один раз в три года, а при достижении 50-летнего возраста - ежегодно, а также по медицинским показаниям; онкомаркер специфический (СА-125) женщинам после 40 лет при очередном медицинском освидетельствовании.

(пп. 10.6 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

10.7. При поступлении на работу (учебу) бортпроводников проводится обследование на гельминтозы, в том числе на энтеробиоз, бактериологический анализ на наличие возбудителей кишечной группы, а также анализ крови на брюшной тиф. Дальнейшая кратность обследования определяется в соответствии с требованиями в установленном порядке.

(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125, от 28.11.2014 N 325)

10.8. Экспресс-тестирование на наличие наркотических средств, психотропных и других токсических веществ и их метаболитов в организме проводится кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации на обучение на пилота, диспетчера УВД, бортпроводника, курсантам (студентам) учебных заведений гражданской авиации, авиационному персоналу при очередном медицинском освидетельствовании во ВЛЭК ГА.

(пп. 10.8 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

11. Рентгенологические исследования:

11.1. Рентгеноскопия (крупнокадровая флюорография) органов грудной клетки:

поступающим в учебные заведения гражданской авиации;

летному составу, диспетчерам УВД, курсантам учебных заведений по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров - 1 раз в 2 года;

бортпроводникам и обучающимся на бортпроводника - ежегодно.

Примечание. Территориальными органами здравоохранения частота рентгенологических исследований может быть увеличена по эпидпоказаниям.

11.2. Рентгенография (крупнокадровая флюорография) придаточных пазух носа проводится кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников.

11.3. Женщинам в возрасте старше 40 лет с периодичностью один раз в два года проводится маммография или УЗИ молочных желез.

(пп. 11.3 введен Приказом Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

12. Электроэнцефалография проводится кандидатам, поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД и по медицинским показаниям.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

13. Электрокардиография в покое (12 отведений по Вильсону) проводится:

поступающим в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров УВД, бортпроводников;

курсантам учебных заведений гражданской авиации - 1 раз в год;

летному составу - 1 раз в год, а по достижении 40-летнего возраста - 1 раз в 6 месяцев;

диспетчерам УВД, бортпроводникам, бортоператорам, бортрадистам - 1 раз в год.

14. Функциональные нагрузочные пробы:

14.1. Велоэргометрическое исследование (исследование на тредмиле) проводится:

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

пилотам, штурманам, бортинженерам (бортмеханикам) при достижении возраста 40 лет и далее через каждые два года на третий; в возрасте 50 лет и старше - ежегодно;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

пилотам-испытателям - при ежегодном медицинском освидетельствовании;

летному составу, диспетчерам УВД, направляемым в полярные экспедиции и страны с жарким климатом;

по медицинским показаниям: изменение ЭКГ в динамике, нарушения ритма

и проводимости сердца, признаки кардиомиопатии, пролапс митрального клапана, комбинированные пороки сердца, артериальная гипертензия, нарушения липидного и углеводного обмена и др. факторы риска.

14.2. Барокамерное исследование на переносимость умеренной степени гипоксии (гипоксическая проба) проводится пилотам-испытателям по медицинским показаниям.

15. Летному и диспетчерскому составу дополнительно проводится при достижении возраста 40 лет и далее через каждые два года на третий:

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

биохимические исследования крови: липидный спектр; билирубин и его фракции; ферменты - АСТ, АЛТ, ГГТП, ЩФ, ЛДГ;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

эзофагогастродуоденоскопия (ЭГДС) или рентгеноскопия желудка и 12-перстной кишки;

ультразвуковые исследования внутренних органов (печени, желчного пузыря, поджелудочной железы, селезенки, почек, щитовидной и предстательной желез), магистральных сосудов головы (ДС МАГ);

(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125, от 28.11.2014 N 325)

абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 28.11.2014 N 325.

16. Объем обследования пилотов авиации общего назначения включает: флюорографию органов грудной клетки, ЭКГ, клинический анализ крови, общий анализ мочи, анализ крови на сахар, по достижении 50 лет - биохимический анализ крови, ДС МАГ.

При первичном медицинском освидетельствовании дополнительно проводится ЭЭГ и аудиометрия.

(п. 16 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

17. Дополнительные медицинские исследования проводятся при наличии медицинских показаний.

(п. 17 введен Приказом Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Приложение N 6
к ФАП МО ГА-2002

ПОЯСНЕНИЯ К СТАТЬЯМ ТРЕБОВАНИЙ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ, НА ОСНОВАНИИ КОТОРЫХ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ГОДНОСТЬ К ЛЕТНОЙ РАБОТЕ, РАБОТЕ ПО УПРАВЛЕНИЮ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, РАБОТЕ БОРТПРОВОДНИКОМ, БОРТОПЕРАТОРОМ, ПИЛОТОМ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ И ОБУЧЕНИЮ В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125,
от 28.11.2014 N 325)

Требования разработаны с учетом характера заболеваний, особенностей течения, степени функциональных нарушений и влияния заболеваний на профессиональную работоспособность. Требования дают основу для вынесения медицинского заключения о степени годности авиационного персонала к работе (обучению) и учитывают возможность применения в каждом конкретном случае принципа индивидуального подхода.

Психические и нервные болезни

Наблюдение за психическим состоянием лиц летного, диспетчерского, курсантского состава и бортпроводников осуществляется авиационным врачом авиапредприятия (отрядно-курсовыми), психологами и невропатологами ВЛЭК ГА.

При выявлении психических нарушений, подозрении на психическое заболевание данные лица отстраняются от полетов (дежурств, занятий) и направляются на консультацию к психиатру.

При наличии показаний авиационные специалисты направляются психиатром на специализированное психиатрическое обследование и лечение с последующим освидетельствованием.

Статья 1. Медицинское заключение при шизофрении, паранойе, аффективных психозах (маниакально-депрессивный психоз, циклотимия и др.) выносится только после стационарного обследования в специализированном учреждении. Лица с данными заболеваниями восстановлению не подлежат независимо от течения, формы, срока заболевания, длительности ремиссии и снятия с диспансерного учета.

Статья 2. Статья объединяет группу инфекционных, интоксикационных психозов (за исключением алкогольных), а также функциональных реактивных психозов, неврозов (неврастения, психастения, невроз навязчивых состояний), возникающих в ответ на психотравмирующую ситуацию (семейно-бытовую, производственную и др.) или острую психогенную травму; суицидальные попытки.

Лица, перенесшие острые психозы, неврозы, признаются негодными к работе по пункту 2.1. Вопрос о восстановлении на работу может быть рассмотрен не ранее чем через 2 года после стационарного обследования в специализированном учреждении. Длительная компенсация нервно-психической деятельности может служить основанием для рассмотрения вопроса о восстановлении на работу по специальности с учетом характера психического состояния в период психоза (невроза), его особенностей, структуры, глубины и течения.

Суицидальные попытки относятся к пункту 2.1. При проведении обследования и изучении обстоятельств, послуживших причиной суицидальной попытки, врач обязан опросить очевидцев, уточнить личный и семейный анамнез, повод и мотивы аутоагрессивных действий. Консультация психиатра обязательна. Лица с суицидальной попыткой в анамнезе восстановлению не подлежат.

Пункт 2.2 применяется при астеническом состоянии или неврастеническом синдроме, ситуационно обусловленном. Повторное освидетельствование проводится через 4 - 6 месяцев при положительных результатах наблюдения, клинического и психологического обследования и хорошей переносимости нагрузочных проб.

Лица, перенесшие кратковременные психические соматогеннообусловленные расстройства, после выздоровления от основного заболевания и при полной компенсации нервно-психических функций без применения поддерживающей терапии могут быть признаны годными к летной работе (работе по УВД) по пункту 2.2.

Статья 3. Лица, страдающие алкоголизмом (психические и поведенческие расстройства, вызванные употреблением алкоголя), перенесшие острое (подострое) психотическое расстройство (делирий, галлюциноз, бред ревности, паранойя и др.), признаются негодными к работе по всем графам Требований.

Для решения вопроса о выдаче медицинского заключения лицам, страдающим бытовым пьянством (пагубное употребление алкоголя), перенесшим острую алкогольную интоксикацию, проводится углубленное медицинское обследование в стационарных условиях. После проведения лечебно-оздоровительных мероприятий в течение 2 - 3 месяцев и при положительных результатах наблюдения, клинико-лабораторного и психологического медицинского обследования, а также положительной служебной характеристике и благоприятном прогнозе-заключении нарколога они могут быть признаны ВЛЭК ГА годными к профессиональной деятельности.

Лица с установленными в наркологическом стационаре диагнозами «Психические расстройства и расстройства поведения, вызванные употреблением: алкоголя, опиоидов, каннабиоидов, седативных средств, гипнотических препаратов, кокаина, других стимулирующих средств, галлюциногенов и летучих растворителей, кроме табака и кофеина (далее - психоактивные вещества)» признаются негодными к работе по всем графам Требований. В тех случаях, когда при проведении скрининг-тестирования (по показаниям или выборочно) на наличие психоактивных веществ (их метаболитов) в биологических средах (моча, кровь и др.) обнаруживается положительный результат, освидетельствуемый в установленном порядке должен быть направлен на экспертизу в специализированный наркологический кабинет.

При однократном выявлении признаков наркотического опьянения каннабиоидами или установлении факта их употребления авиационный персонал отстраняется от работы и в течение трех месяцев проводятся лечебно-оздоровительные мероприятия. Контроль нарколога и невропатолога осуществляется ежемесячно с обязательным медицинским обследованием на наличие метаболитов наркотических веществ в моче. При положительных результатах наблюдения и положительной служебной характеристике авиационный персонал может быть признан ВЛЭК ГА годным к профессиональной деятельности.

При однократном установлении факта употребления авиационным персоналом опиатов, галлюциногенов, стимуляторов, кокаина или выявлении признаков наркотического опьянения указанными веществами ВЛЭК ГА выносится решение об отстранении от работы и проведении лечебно-оздоровительных мероприятий в течение шести месяцев. В исключительных случаях при полной компенсации нервно-психических функций возможен допуск к профессиональной деятельности после стационарного медицинского освидетельствования ВЛЭК ГА и заключения нарколога, но не ранее чем через шесть месяцев после установления факта употребления опиатов, галлюциногенов, стимуляторов, кокаина или выявления признаков наркотического опьянения.

При повторном установлении факта употребления (состояния одурманивания) психоактивных веществ выносится медицинское заключение о негодности к работе по всем графам Требований.

Зависимость (злоупотребление) авиационного персонала от психоактивных веществ, в том числе в анамнезе, является противопоказанием к работе и обучению по всем графам Требований.

(статья 3 в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

Статья 4. Статья включает социопатические расстройства личности от психопатии до дисгармонического психического инфантилизма, акцентуации личности.

Несоблюдение правил поведения, установленных обществом (постоянные конфликты, алкоголизация, правонарушения и пр.), которые выявляются из семейного и личного анамнеза, являются главными признаками социопатических расстройств.

Диагноз и медицинское заключение выносится после стационарного обследования в психиатрическом учреждении.

К п. 4.1 относятся психопатия (независимо от формы и выраженности) и расстройства личности непсихотического характера (паранойяльного, аффективного, шизоидного, возбудимого и др. типов).

Пункт 4.2 применяется к лицам, обнаруживающим психический инфантилизм, акцентуацию характера, профессионально неблагоприятные психологические отклонения личности.

Отдельные, невыраженные признаки инфантилизма, акцентуации личности при хорошей социальной и профессиональной компенсации нервно-психической деятельности не являются основанием для отрицательного экспертного заключения.

Появление неадекватных поведенческих реакций, ранее не отмечаемых у авиационного персонала, является основанием для консультации психолога и психиатра. При отсутствии диагноза статья не применяется. При выявлении психологом отклонений в индивидуально-психологических особенностях личности проводится стационарное обследование в неврологическом стационаре. По показаниям назначается консультация психиатра.

При сочетании стойких, выраженных личностных отклонений с отрицательными данными медицинского наблюдения выносится заключение о негодности.

При незначительных отклонениях заключение о годности выносится с учетом профессиональных качеств: стажа, опыта работы, качества выполняемой работы и т.п.

Статья 5. Статья включает эпилепсию с любыми формами клинического проявления, в том числе с однократным припадком.

Лица с подозрением на эпилепсию направляются на стационарное обследование в неврологическое отделение. При направлении необходимо составить акт с описанием особенностей припадка за подписью очевидцев, заверенный медицинским работником. Диагноз выносится после полного неврологического обследования, ЭЭГ и консультации психиатра. Эпилептоидная активность на ЭЭГ подтверждает диагноз эпилепсии, а ее отсутствие не исключает диагноза.

К статье относятся однократные эпилептиформные припадки неуточненной этиологии. При симптоматической эпилепсии медицинская оценка зависит от основного заболевания. При обследовании необходимо исключить: объемный процесс головного мозга, сосудистые нарушения, экзогенные интоксикации, глистную инвазию и др.

Лица с впервые выявленной пароксизмальной активностью на ЭЭГ подлежат обследованию в неврологическом отделении. Лица с впервые выявленной эпилептоидной активностью на ЭЭГ (типа «пик - медленная волна») при отсутствии других признаков эпилепсии или органического заболевания центральной нервной системы подлежат обследованию в неврологическом отделении Центральной клинической больницы гражданской авиации. Стабильность указанных изменений на ЭЭГ (в течение 3 - 6 месяцев) является основанием для признания негодным после повторного стационарного обследования.

При выявлении пароксизмальной, эпилептоидной активности и значительно выраженных изменений на ЭЭГ у кандидатов, поступающих в летные и диспетчерские училища, выносится заключение о негодности.

Статья 6. Освидетельствуются лица с патологией сосудов головного и спинного мозга различной этиологии. В эту группу входят первичные заболевания сосудов головного и спинного мозга (васкулиты, аномалии развития, аневризмы, атеросклероз и др.) и вторичные изменения сосудов соматогенной, вертеброгенной и др. этиологии.

Клиническими проявлениями указанной патологии являются острое нарушение мозгового кровообращения или хроническая недостаточность кровообращения головного мозга с кризовым течением, нарушением функций центральной и периферической нервной системы, изменениями психики, затрудняющими или исключающими возможность выполнения профессиональных обязанностей.

Наиболее распространенным видом сосудистой патологии, ведущей к дисквалификации лиц летного состава, является атеросклероз сосудов головного мозга. При выявлении легкой рассеянной микросимптоматики в неврологическом статусе или отклонений в данных дополнительных методов обследования необходим тщательный анализ анамнеза жизни, перенесенных и сопутствующих заболеваний в целях исключения гипердиагностики церебрального атеросклероза.

Медицинское обследование всех видов сосудистой патологии головного и спинного мозга проводится с учетом этиологии, течения заболевания, переносимости нагрузочных проб, психологического обследования, а также прогноза возникновения острых состояний, влияющих на безопасность полетов.

По п. 6.1 освидетельствуются лица, перенесшие острое нарушение мозгового кровообращения геморрагического или ишемического генеза, преходящую ишемию головного мозга, субарахноидальное кровоизлияние или сосудистый криз, а также лица с хронической недостаточностью мозгового кровообращения.

По п. 6.2 освидетельствуются лица с легко или умеренно выраженными проявлениями атеросклеротического поражения сосудов головного или спинного мозга, подтвержденными клиническими и инструментальными методами исследования.

Заключение выносится на основании оценки выраженности неврологических нарушений, степени стенозирования основных артериальных стволов, состояния профессионально важных психологических функций, течения заболевания, факторов риска, прогноза и переносимости нагрузочных проб.

При обнаружении скрыто протекающего стеноза (50% и более) в сонной или позвоночной артерии, выявлении эмбологенной нестабильной атеросклеротической бляшки в этих сосудах выносится медицинское заключение о негодности авиационного персонала к работе по всем графам Требований.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

По этому же пункту освидетельствуются лица, перенесшие инфекционное или токсико-аллергическое поражение сосудов головного или спинного мозга (васкулиты), в сроки не ранее двух лет после завершения лечения.

Статья 7. Лица, у которых впервые выявлено органическое поражение нервной системы, подлежат стационарному обследованию в неврологическом отделении.

К п. 7.1 относятся органические заболевания нервной системы:

опухоли, сирингомиелия, рассеянный склероз и другие заболевания прогрессирующего характера;

острые и хронические формы инфекционных заболеваний ЦНС: энцефалит, арахноидит, менингит, миелит, нейросифилис, остаточные явления инфекций или интоксикаций нервной системы с нарушением функции, ликворо-динамическими нарушениями, судорожными припадками;

заболевания нервно-мышечного аппарата: миастения, миопатия, миотония, миоплегия.

По п. 7.2 освидетельствуются лица, перенесшие инфекционное или интоксикационное заболевание ЦНС с полным восстановлением нервно-психической деятельности или легкими остаточными явлениями в виде органических микросимптомов без нарушения функций.

Вопрос о восстановлении на летную работу решается: после гриппозного энцефалита не ранее чем через 1 - 2 года, острого энцефаломиелита - 2 года, острого клещевого энцефалита - 3 года.

Лица, переболевшие эпидемическим цереброспинальным менингитом, признаются

негодными. Вопрос о допуске к летной и диспетчерской работе (учебе) может быть рассмотрен через 1 год после перенесенного заболевания.

Лица, перенесшие стертую менингококковую инфекцию, менингококковый ринит, фарингит, освидетельствуются по ст. 12.

Пункт 7.2 применяется к лицам с заболеванием нервно-мышечного аппарата и наследственно-дегенеративными заболеваниями в начальной стадии с медленным прогредиентным течением, с достаточной сохранностью профессионально важных функций.

Статья 8. Освидетельствование лиц, перенесших травмы головы с повреждением ЦНС, проводится после клинического обследования и лечения. При оценке механизма и обстоятельства травмы следует учесть возможность бесконтактной черепно-мозговой травмы (смещение мозга, разрыв сосудов) и травмы вследствие повреждения структур атланто-окципитального сочленения.

При вынесении медицинского заключения необходимо учитывать длительность периода измененного сознания и амнезии.

Прогнозируя возможность развития поздней посттравматической эпилепсии, кроме характера и степени тяжести травмы, необходимо учитывать и другие факторы риска.

Медицинская оценка проводится с учетом анамнеза, динамики ЭЭГ, степени компенсации утраченных функций и результатов переносимости нагрузочных проб, психологического обследования.

К п. 8.1 относятся:

- открытая ЧМТ (проникающая или непроникающая);
- последствия открытой или закрытой черепно-мозговой травмы с выраженными органическими изменениями ЦНС, нарушением психики, гипертензионным или судорожным синдромом;
- последствия травмы спинного мозга с двигательными, чувствительными нарушениями или тазовыми расстройствами.

Лица, перенесшие ЧМТ с повреждением твердой мозговой оболочки, вдавленным или оскольчатым переломом костей свода черепа с дефектом костей черепа (кроме диагностических фрезевых отверстий), внутричерепными гематомами и ликворреей в остром периоде, восстановлению на работу не подлежат.

Обследование с целью восстановления на работу лиц, перенесших ушиб головного мозга средней или тяжелой степени с линейным переломом костей свода, основания черепа (без ликворреи) или субарахноидальным кровоизлиянием, можно проводить не ранее чем через 2 года после травмы, при положительных результатах наблюдения.

П. 8.2 применяется к лицам, перенесшим сотрясение или легкую степень ушиба головного мозга. Вопрос о восстановлении на летную работу рассматривается не ранее 3 - 6 месяцев после травмы при отсутствии или констатации легко выраженных изменений на ЭЭГ, в неврологическом или вегетативном статусе и при хорошей переносимости нагрузочных проб. Диспетчеры допускаются к работе по выздоровлении.

Статья 9. Клинические проявления патологии вегетативной нервной системы могут быть следствием первичного поражения различных структурных уровней ВНС или являться вторичными синдромами неврологических, соматических, эндокринных, психических, аллергических заболеваний и интоксикаций. Все это делает необходимым особо тщательный сбор анамнеза и всестороннего клинического обследования.

По п. 9.1 проводится медицинское обследование вегетативно-сосудистых расстройств, имеющих пароксизмальные проявления хронических заболеваний ВНС, часто рецидивирующие обострения и кризовые реакции (ваговазального, симпатического, смешанного характера, висцерального симпаталгического, диэнцефального типа).

В эту группу включаются следующие заболевания: мигрень, солярит, синдромы: Меньера, позвоночной артерии, диэнцефальный синдром; ангиотрофоневрозы (болезнь Рейно, эритромелалгии и др.), отек Квинке и ортостатическая эссенциальная гипотония.

Медицинское заключение при периферических нейроваскулярных синдромах и

ганглионитах выносится по ст. 10.

По п. 9.2 освидетельствуются лица с дисфункцией конституционально-наследственного генеза, а также возникшей на фоне гормональной перестройки или после перенесенной соматической патологии в стадии стойкой ремиссии на момент обследования (2 - 3 месяца после излечения основного заболевания).

Медицинская оценка зависит от степени выраженности вегетативно-сосудистых расстройств, результатов клинического обследования и переносимости нагрузочных проб (ортопроба, вестибулярная проба и т.д.).

В случаях вегетативно-сосудистых нарушений с доминированием в клинической картине функциональных кардиоваскулярных проявлений экспертный вопрос решается по ст. 19.

Статья 10. В статью включаются заболевания периферической нервной системы различной этиологии:

острые и хронические заболевания, травматические повреждения корешков спинного мозга, сплетений, нервных стволов, ганглиев; периферические нейроваскулярные синдромы;

корешковые компрессии при заболеваниях позвоночника;

последствия оперативных вмешательств на позвоночнике, корешках спинного мозга, сплетениях и нервных стволах.

Лица с указанными заболеваниями в период обострения подлежат лечению (амбулаторному, стационарному, санаторному).

После удаления грыжи межпозвонкового диска освидетельствование проводится не ранее 6 месяцев после выписки из стационара, с учетом характера операции и послеоперационного периода.

При обострении хронического радикулита более 2-х раз в год применяется п. 10.1.

При нарушении подвижности, не сопровождающейся корешковыми явлениями, освидетельствование проводится по статье 29 (заболевания позвоночника).

Статья 11. Лица, перенесшие обмороки (синкопальные состояния), отстраняются от учебы, работы и после осмотра терапевта и невропатолога направляются на стационарное обследование в неврологическое отделение Медицинского центра гражданской авиации. Врач обязан представить акт с полным описанием обстоятельств и проявлений потери сознания за подписью очевидцев и своей подписью.

Заключение основывается на изучении обстоятельств обморока, его клинических проявлений на всесторонней оценке состояния здоровья, результатах инструментального обследования и функциональных проб. При установлении причин, вызвавших обморок, решение принимается по основному заболеванию с учетом прогноза и повторных обмороков.

При однократном обмороке на эмоционально-болевой раздражитель или острую гипоксию у здорового лица статья не применяется.

При повторных обмороках неуточненной этиологии выносится заключение о негодности.

Внутренние болезни

Статья 12. В статью включаются тифы, малярия, геморрагические лихорадки, дизентерия, бруцеллез, инфекционный гепатит, паразитарные и глистные инвазии.

После лечения острых инфекций и инвазий авиационный персонал допускается к работе.

Лица с хронической стадией описторхоза освидетельствуются по п. 12.2, повторные курсы лечения проводятся по результатам наблюдения в кабинете инфекционных заболеваний.

Летный состав и бортпроводники, перенесшие инфекционный гепатит, геморрагическую лихорадку, отстраняются от работы на 3 - 6 месяцев в зависимости от

тяжести заболевания и результатов лечения.

К авиационно-химическим работам пилоты допускаются не ранее чем через 12 месяцев. Диспетчеры допускаются после закрытия больничного листа.

Бортпроводники, имеющие бактерионосительство кишечной инфекции, освидетельствуются по п. 12.1.

Статья 13. Пункт 13.1 применяется при лейкозах, миеломной болезни, лимфогрануломатозе, злокачественных анемиях, тяжелых формах геморрагического диатеза.

К п. 13.2 относятся анемии доброкачественного характера (постгеморрагические, железодефицитные) при стойких положительных результатах лечения гемоглобин не менее 12,0 гр%, компенсированные гемоглобинопатии и случаи геморрагического диатеза без склонности к рецидивам.

Статья 14. По п. 14.1 освидетельствуются лица с тяжелыми проявлениями аллергии и со склонностью к рецидивам.

По п. 14.2 освидетельствуются лица, у которых нет повторных аллергических проявлений в течение 3 месяцев и аллерген установлен и устраним.

Статья 15. Лицам с избыточной массой тела проводится клиническое обследование для установления характера ожирения. При симптоматическом (вторичном) ожирении эндокринного, церебрального генеза освидетельствование проводится по основному заболеванию.

Степень ожирения устанавливается в соответствии с индексом Кетле.

Индекс массы тела (ИМТ) рассчитывается по формуле: масса тела (кг) / рост (м2). При нормальной массе тела ИМТ находится в диапазоне 20,0 - 25,9; избыточной массе тела - 26,0 - 29,9; при ожирении I ст. - 30,0 - 34,9; ожирении II ст. - 35,0 и более.

По п. 15.1 освидетельствуются лица с экзогенно-конституциональным ожирением II - III степени.

Статья 16. Освидетельствуются лица:

- с сахарным диабетом I типа инсулинозависимым и с сахарным диабетом II типа средней тяжести и тяжелой формой, требующие постоянного лечения инсулином или другими гипогликемическими препаратами;

- с токсическим зобом (тиреотоксикозом) любой формы и другими эндокринными заболеваниями, требующими постоянного лечения. При впервые выявленной легкой форме сахарного диабета II типа летный состав и бортпроводники подлежат наблюдению и лечению до 3-х мес.

Допуск к летной работе по п. 16.2 осуществляется при полной компенсации углеводного обмена без применения медикаментозных средств. Диспетчеры при легкой форме сахарного диабета от работы не отстраняются. Решение о допуске к летной работе после излечения токсического зоба (тиреотоксикоза) принимается после проведения реабилитационного лечения (без применения медикаментозных средств) не ранее чем через 12 месяцев. Диффузное эутиреоидное увеличение щитовидной железы I и II ст. и нарушение толерантности к углеводам не дают оснований для установления статьи.

Статья 17. По ст. 17.2 рассматриваются лица с клиническим излечением или остаточными явлениями после перенесенного туберкулеза (ограниченный фиброз, очаги обызвествления, междолевые и плевральные спайки) без смещения органов средостения и нарушения функции внешнего дыхания.

При восстановлении на работу необходимо заключение тубдиспансера с указанием группы учета.

Статья 18. К п. 18.1 относятся: бронхиальная астма, бронхоэктатическая болезнь, активный саркоидоз, хронические пневмонии, диффузный пневмосклероз и эмфизема легких с нарушением функции внешнего дыхания.

По п. 18.2 освидетельствуются лица с хроническим бронхитом в фазе ремиссии, ограниченным пневмосклерозом.

При хроническом бронхите с осложненным течением летный состав и

бортпроводники отстраняются от работы на весь период лечения.

Лица, перенесшие спонтанный пневмоторакс, допускаются к работе не ранее 3 месяцев после выздоровления при условии, что обследование не выявило причины для его повторного возникновения; повторный пневмоторакс исключает годность к работе.

Статья 19. К статье относятся заболевания сердца, связанные с нарушением регуляции. Диагноз «Нейроциркуляторная дистония по кардиальному типу» впервые устанавливается после тщательного клинического, лабораторного и инструментального обследования с использованием функциональных проб. Необходимо исключить текущий воспалительный процесс, органические изменения сердца и экстракардиальную патологию. Для дифференциальной диагностики с ишемической болезнью сердца используются ортостатическая и фармакологические ЭКГ-пробы, ВЭП, сцинтиграфия миокарда с нагрузкой, в сомнительных случаях - коронарография.

По п. 19.1 освидетельствуются лица с выраженными нарушениями ритма сердца, синдромом слабости синусового узла, нарушениями проводимости, сопровождающимися повторными выпадениями сердечных сокращений на 2 с и более, с приступами мерцательной аритмии, трепетанием предсердий, суправентрикулярной тахикардией (4 и более комплексов с частотой 120 и более в 1 мин.), частая желудочковая экстрасистолия с повторными периодами би- и тригеминии, с повторными эпизодами спаренных желудочковых экстрасистол, с эпизодами желудочковой тахикардии по 3 и более комплекса частотой 120 в 1 мин. и более, с синдромом Вольфа-Паркинсона-Уайта при наличии спонтанной суправентрикулярной тахикардии. При значительных суправентрикулярных нарушениях ритма проводится электрофизиологическое исследование. Его результаты считаются неблагоприятными, если провоцируются перечисленные выраженные нарушения ритма.

Для оценки выраженности нарушений ритма проводится суточное ЭКГ мониторирование.

При успешном лечении нарушений ритма сердца проводится повторное освидетельствование.

По п. 19.2 освидетельствуются лица, не предъявляющие жалоб, с нарушениями ритма и проводимости сердца, не перечисленными в п. 19.1, с лабильными изменениями конечной части желудочкового комплекса ЭКГ (ST и T), поддающимися нормализации при приеме бета-блокаторов.

При исчезновении лабильности ЭКГ и неэффективности бета-адреноблокаторов в нормализации ЭКГ принимается экспертное заключение о негодности к работе.

Статья 20. Пункт 20.1 включает артериальную гипертензию с АД 160/95 мм рт. ст. и выше, имеющую стойкий характер, или при меньших величинах АД, сопровождающуюся существенным увеличением левого желудочка сердца, изменениями на ЭКГ в покое или при физической нагрузке. Сюда же относятся транзиторные гипертонические кризы, протекающие с временными нарушениями мозгового кровообращения.

По п. 20.2 освидетельствуются лица, у которых поддержание АД на цифрах не выше 160/95 мм рт. ст. удается с помощью немедикаментозной или разрешенной для применения медикаментозной терапии.

Подбор медикаментозной терапии проводится в течение 2 - 3 месяцев.

При допуске к работе учитывается стойкость эффекта от проводимых мероприятий, переносимости нагрузочных проб и факторов риска.

К п. 20.3 относится транзиторное повышение АД, нормализующееся без применения медикаментозных средств. Решение о допуске к работе принимается с учетом результатов нагрузочных проб, суточного АД мониторирования.

Для кандидатов к обучению на пилота, штурмана, бортинженера АД не должно превышать 140/90 мм рт. ст.

Статья 21. К п. 21.1 относятся: инфаркт миокарда, стенокардия, тяжелые нарушения ритма и проводимости. Сюда же относятся изменения на ЭКГ в покое и при тестах с физической нагрузкой, которые после дополнительного обследования с наибольшей

вероятностью могут быть связаны с нарушением коронарного кровообращения. Достаточным основанием для диагноза ишемической болезни сердца служит сочетание положительного ЭКГ-теста с физической нагрузкой с выявленной при нагрузочной сцинтиграфии локальной ишемии миокарда или стенозирование одной из основных венечных артерий сердца более чем на 50%, или стенозирование 3-х артерий более чем на 30% при аортокоронарографии.

К п. 21.2 относятся случаи атеросклеротического поражения сосудов и мышцы сердца, не сопровождающиеся выраженными нарушениями сердечного ритма и проводимости.

Допуск к летной работе возможен после углубленного клинического обследования сердечно-сосудистой системы при хорошей переносимости нагрузочных проб.

Допуск к работе лиц, перенесших инфаркт миокарда, по специальности «диспетчер УВД» возможен только после двухлетнего наблюдения стабильной ЭКГ, без лечения антиангинальными средствами и хорошем функциональном состоянии сердечно-сосудистой системы.

Вопрос о направлении на работу в полярные экспедиции и страны с жарким климатом решается индивидуально.

Статья 22. К статье относятся: врожденные и приобретенные пороки сердца, пролабирование митрального клапана, текущие воспалительные процессы в мышце сердца, миокардиодистрофии, миокардитический кардиосклероз, кардиомиопатии и др.

При наличии клинических признаков этих заболеваний заключение выносится на основании изучения анамнеза заболевания, всестороннего клинического и кардиологического обследования, проведения функционально-диагностических исследований, течения заболевания и его прогноза.

К п. 22.1 относятся: острые вялотекущие заболевания или последствия перенесенных заболеваний с выраженным нарушением ритма и проводимости; признаками сердечной недостаточности и болевым синдромом, умеренные и значительно выраженные комбинированные пороки сердца и пролабирование митрального клапана более 6 мм; дилятационные, гипертрофические и рестриктивные кардиомиопатии.

К п. 22.2 относятся: миокардитический кардиосклероз, пролапс митрального клапана менее 6 мм, незначительно выраженные, изолированные и стойко компенсированные пороки сердца, асимметрическая гипертрофия межжелудочковой перегородки без признаков обструкции путей оттока, апикальная форма гипертрофической кардиомиопатии. Все эти заболевания не должны сопровождаться симптоматикой, указанной в п. 22.1.

Лица, прошедшие лечение по поводу воспалительных заболеваний сердца, могут быть повторно освидетельствованы не ранее чем через 3 месяца.

Статья 23. По этой статье освидетельствуются лица с язвенной болезнью, гастритами, колитами. Результаты лечения острых случаев и обострений заболеваний должны контролироваться эндоскопически. При хороших результатах лечения гастритов (в том числе эрозивных) и колитов авиационный персонал допускается к работе по специальности.

При неосложненной язвенной болезни летный состав, бортоператоры и бортпроводники подлежат лечению до 3-х месяцев. При осложнениях язвенной болезни и после оперативного лечения повторное медицинское освидетельствование возможно через 6 - 12 месяцев в зависимости от типа операции и результатов лечения.

Диспетчеры допускаются к работе после закрытия листка нетрудоспособности. Лица, у которых впервые выявлена рубцовая деформация 12-перстной кишки без клинических проявлений, от летной работы не отстраняются.

Статья 24. По п. 24.1 освидетельствуются лица с гепатитом в активной стадии, циррозом печени, обострением хронического холецистита, желчно-каменной болезнью, панкреатитами.

Экспертная оценка при хронических диффузных заболеваниях печени зависит от клинической формы, стадии и активности процесса. При достижении стойкой ремиссии при

хронических гепатитах В и С, признаком которой является нормализация биохимических показателей в течение шести месяцев, допуск к летной работе возможен через 6 - 9 месяцев.

При выявлении носительства вируса гепатита В и С без признаков заболевания (отсутствие синдрома цитолиза) возможен допуск к летной работе.

(абзац второй введен Приказом Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

Восстановление на летную работу проводится по пункту 24.2 при условии стойкой ремиссии и сохранности функций органа. Диспетчеры УВД допускаются к работе по выздоровлении.

Вопрос о восстановлении на летную работу после литотрипсии и холецистэктомии рассматривается не ранее чем через 6 месяцев. После неосложненной лапароскопической холецистэктомии - не ранее чем через 3 месяца.

Лица с доброкачественной функциональной билирубинемией после обследования признаются годными к летной работе, но без допуска к АХР.

Статья 25. Лица, перенесшие острый гломерулонефрит, признаются негодными и подлежат наблюдению в течение года. Вопрос о допуске к летной работе рассматривается после клинического обследования. При признаках хронического нефрита (пиелонефрита) заключение о годности выносится индивидуально в зависимости от течения процесса и сохранности функции почек, выраженности вторичного гипертензионного синдрома. В случаях, когда пиелонефрит носит вторичный характер, освидетельствование проводится с учетом основного заболевания.

Статья 26. По п. 26.1 освидетельствуются лица с воспалительными, аллергическими, обменными заболеваниями суставов, системными поражениями соединительной ткани. Лица с острыми инфекционными, инфекционно-аллергическими артритами, полиартритами подлежат лечению до 3 - 6 месяцев.

При хроническом артрите, полиартрите заключение выносится в зависимости от функционального состояния суставов.

Хирургические болезни

Статья 27. Антропометрические показатели кандидата к обучению на пилота должны соответствовать эргономическим условиям кабины летательного аппарата.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Мышечная сила у лиц летного состава и поступающих в летные училища при кистевой динамометрии должна быть на правой руке не менее 35 кгс, на левой - 30 кгс (у левши может быть наоборот).

Для лиц, поступающих на диспетчерские отделения, ограничения по росту, массе тела и мышечной силе нет.

У кандидатов для обучения в летных училищах гражданской авиации в возрасте до 20 лет масса тела до 25% не расценивается как проявление недостаточного физического развития (в период интенсивного развития организма масса тела может отставать от роста).

При инфантилизме вопрос о годности к обучению решается после консультации эндокринолога.

Статья 28. При поражении лимфоузлов авиационный персонал подлежит медицинскому обследованию у специалистов.

При туберкулезе лимфоузлов медицинское обследование с целью восстановления на летную (диспетчерскую) работу возможно при полном клиническом излечении и снятии с учета в противотуберкулезном диспансере. При актиномикозе восстановление на летную (диспетчерскую) работу возможно при полном клиническом выздоровлении с учетом заключения дерматолога (миколога), но не ранее чем через год после окончания лечения.

Статья 29. Оценка функции суставов проводится по общепринятой методике.

При установлении специфической этиологии заболевания, наличии секвестральных полостей, свищей авиационный персонал признается негодным к работе независимо от степени нарушения функции. При положительных результатах лечения и ремиссии не

менее 6 месяцев может рассматриваться вопрос о допуске к работе.

Все виды патологического кифоза определяют негодность к летной работе и обучению. К патологическому кифозу не относится «Круглая спина» (разновидность осанки).

Юношеский сколиоз 1 степени (угол дуги сколиоза не более 10 ‘’) при нормальном физическом развитии, врожденные изменения (сакрализация V поясничного, люмбализация 1 крестцового позвонков, расщепление дужек), не сопровождающиеся нарушением функции позвоночника и тазовых органов, не являются препятствием для обучения летным и диспетчерской специальностям.

Спондилоартриты инфекционно-аллергического генеза (болезнь

Бехтерева, Рейтера и др.) относятся к терапевтическому разделу Требований.

При дегенеративно-дистрофических процессах в позвоночнике, сопровождающихся корешковым синдромом, экспертное заключение выносит невропатолог.

При переломе тел позвонков с подвывихом, при туберкулезе позвоночника (независимо от фазы процесса и состояния функции) авиационный персонал признается негодным. После компрессионного перелома тел одного или двух позвонков освидетельствование проводится не ранее чем через 12 месяцев после травмы, операции.

При переломах поперечных, остистых отростков авиационный персонал допускается к работе и обучению по восстановлении функции и исчезновении болевого синдрома.

При консолидированных переломах костей таза медицинское освидетельствование проводится не ранее чем через 6 месяцев после травмы.

При операции на мышцах, сухожилиях, связках, костях и суставах годность к летному обучению, летной (диспетчерской) работе определяется после восстановления функций. Допустимо укорочение руки или ноги в результате операции (травмы) не более 2 см.

В случае отказа от операции при показаниях к оперативному лечению привычного вывиха, ложного сустава авиационный персонал признается негодным по п. 29.1.

Применяемые при остеосинтезе мелкие танталовые фиксаторы (шурупы, пластинки Лэна и др.), если отсутствуют признаки металлоза, не являются препятствием для продолжения летной, диспетчерской работы и обучения.

Металлические фиксаторы, введенные внутрикостно (стержни ЦИТО, Богданова и др.), к моменту восстановления на летную работу должны быть удалены.

Отсутствие кисти, отсутствие, полное сведение или неподвижность двух пальцев на одной руке, первого или второго пальцев на правой руке, а также первого пальца на левой руке относится к п. 29.1.

Отсутствие ногтевой фаланги на первом пальце и двух фаланг на других приравнивается к отсутствию пальца.

Оценка годности при других дефектах пальцев рук, кисти определяется степенью сохранности функции кисти.

Отсутствие стопы, врожденная и приобретенная деформация стопы, нарушающая ее функцию и затрудняющая ходьбу (косолапость, плоскостопие III степени и др.), относятся к п. 29.1.

Отсутствие первого пальца на стопе является препятствием для летного обучения.

Плоскостопие I степени и начальная форма II степени не являются препятствием для обучения. При необходимости для более точного определения высоты свода следует производить рентгенографию стопы в упоре.

Плоскостопие с высотой продольного свода менее 20 мм определяет негодность к летному обучению.

При обширных плоских рубцах кожи (более 20% поверхности тела) независимо от состояния и степени нарушения функции кандидаты в учебные заведения гражданской авиации и поступающие на работу бортпроводниками, бортоператорами признаются негодными.

Статья 30. Исключением из п. 30.1 является рак кожи и нижней губы 1 стадии. На

период лечения определяется временная нетрудоспособность. Вопрос о профессиональной трудоспособности решается хирургом с учетом заключения онколога и нормализации показателей периферической крови.

Восстановление на работу с применением индивидуальной оценки по п. 30.2 возможно после лечения опухолей 1 стадии (T1 N0M0) или 2а (T2 N0M0).

При отсутствии у авиационного персонала рецидива или генерализации опухолевого процесса при полной и стабильной компенсации функций организма вопрос о восстановлении на летную, диспетчерскую работу и работу бортпроводником рассматривается в следующие сроки: при раке желудка и кишечника - не ранее чем через 3 года после операции; при злокачественных опухолях молочной железы, щитовидной железы, почки, яичка, шейки матки - не ранее чем через 2 года после окончания лечения (оперативного, лучевой терапии, комбинированного). В документах, предоставляемых во ВЛЭК, должны быть отражены: стадия опухоли, развернутое патоморфологическое заключение (анатомический тип роста опухоли, ее морфологическая характеристика, состояние регионарных лимфоузлов) и проведенное лечение (для хирургического - дата, характер операции и течение послеоперационного периода; для лучевого - сроки и методика облучения, суммарная очаговая доза, общая и местная лучевая реакция).

При патоморфологическом заключении («рак in situ») независимо от локализации опухоли экспертное заключение выносится в зависимости от характера проведенного лечения (операции).

К статье не относятся опухоли центральной и периферической нервной системы, глаза и лор-органов.

Статья 31. Помимо истинных опухолей к статье относятся костно-хрящевые экзостозы, узловой зоб, аденома предстательной железы, мастопатии.

Пункт 31.1 применяется при опухолях, не подлежащих оперативному лечению в связи с их локализацией, размерами, анатомическим взаимоотношением с соседними органами, возможностью нарушения функции окружающих органов и органов, из которых они исходят.

Сроки допуска к работе после удаления доброкачественных опухолей определяются масштабами операции и ее исходом.

При доброкачественных опухолях небольших размеров без тенденции к росту, не мешающих ношению одежды и обуви, статья не применяется.

Поступающие в учебные заведения и на работу бортпроводником, оперированные ранее по поводу доброкачественных опухолей, представляют во ВЛЭК ГА выписку с описанием характера проведенной операции и данными гистологического исследования опухоли.

При доброкачественных опухолях желудочно-кишечного тракта (в подавляющем большинстве, полипах) и органов дыхания определяется негодность к работе с ядохимикатами. Вопрос о лечебной тактике при этих опухолях решается онкологом (проктологом).

Вопрос о восстановлении на летную (диспетчерскую) работу и обучение этим специальностям после удаления узлового зоба рассматривает терапевт не ранее чем через 3 месяца после операции.

При аденоме предстательной железы I ст. без дизурических расстройств, если по заключению уролога не показано оперативное лечение, лица летного и диспетчерского состава годны по п. 31.2. При II - III стадиях аденомы, а также при I стадии, если она осложнилась острой задержкой мочеиспускания, авиационный персонал признается негодным.

Вопрос об удалении доброкачественных опухолей наружных половых органов решается после консультации гинеколога (уролога). Обследуемые, у которых выявлены миомы матки, протекающие бессимптомно, подлежат диспансерному наблюдению. Кандидаты к обучению на бортпроводника и вновь поступающие на эту работу признаются негодными. В случае роста миомы, нарушения овариально-менструальной функции

и развития болевого синдрома показано оперативное лечение. Допуск к работе после операции разрешается в сроки, указанные в ст. 34.

Кандидаты в летные училища гражданской авиации с множественными пигментными невусами размерами от 2 х 3 см и более, расположенными на участках тела, подверженных постоянному давлению одеждой, обувью, признаются негодными.

К статье не относятся опухоли центральной и периферической нервной системы, глаза и лор-органов.

Статья 32. После операции по поводу заболеваний органов грудной полости и средостения авиационный персонал признается негодным к летной (диспетчерской) работе и обучению. При благоприятных результатах лечения вопрос о годности к работе (обучению) решается совместно с терапевтом не ранее чем через 6 месяцев после операции.

При наличии инородных тел в грудной стенке или ткани легких, отдаленных от крупных сосудов, сердца, не дающих клинических проявлений, и хорошей функции внешнего дыхания экспертное заключение выносится по п. 32.2. Кандидаты к обучению в училищах гражданской авиации признаются негодными. При травматическом пневмотораксе экспертное решение принимается после окончания лечения и клинического обследования.

При проникающем ранении грудной клетки без повреждения внутренних органов вопрос о годности решается после выздоровления. При диафрагмальных грыжах со склонностью к ущемлению или вызывающих функциональные расстройства пищевода и желудка и осложненных рефлюксэзофагитом выносится заключение о негодности. При благоприятном исходе оперативного лечения вопрос о летной (диспетчерской) работе рассматривается не ранее чем через 6 месяцев после операции.

Статья 33. Статья включает дивертикулы, рубцовые изменения, кардиоспазм, ахолазию кардии. При благоприятном исходе оперативного лечения дивертикула вопрос о годности к летной, диспетчерской работе рассматривается не ранее чем через 6 месяцев после операции. Пункт 33.2 применяется при дивертикулах размерами не более 2 - 2,5 см, не задерживающих контрастную массу, не сопровождающихся дивертикулитом и нарушением функции пищевода.

Статья 34. Кандидаты к обучению и лица, поступающие на летную (диспетчерскую) работу в авиапредприятия, при наличии у них послеоперационных рубцов на брюшной стенке представляют во ВЛЭК ГА документы о характере перенесенной операции. После операции по поводу аномалий развития, повреждений органов брюшной полости, неопухолевых заболеваний, в том числе по поводу язвенной болезни, холецистита и желчно-каменной болезни, острого и хронического панкреатита, странгуляционной непроходимости и заворота кишечника кандидаты к обучению и лица, поступающие на работу в авиапредприятия, признаются негодными.

При аппендикулярном инфильтрате авиационный персонал признается негодным. Восстановление на работу возможно только после оперативного лечения.

При благоприятном исходе допуск к летной работе (работе по УВД) и продолжению обучения разрешается в следующие после операции сроки:

при проникающих ранениях брюшной полости без повреждения внутренних органов, аппендэктомии по поводу острого или хронического аппендицита, удаления Меккелева дивертикула, диагностической лапаротомии (если, по данным интраоперационной ревизии, не показано углубленное обследование или длительное консервативное лечение) - не ранее чем через 6 недель;

при проникающих ранениях с повреждением внутренних органов, а также заболеваниях, не осложненных перитонитом, - не ранее чем через 4 - 6 месяцев;

при повреждениях или заболеваниях органов брюшной полости, осложненных разлитым перитонитом, - не ранее чем через 12 месяцев.

При спаечной болезни, неустраненной причине заворота кишечника и после операции на поджелудочной железе авиационный персонал восстановлению не подлежит.

Медицинское заключение после операции по поводу язвенной болезни желудка,

двенадцатиперстной кишки и ее осложнений, холецистэктомии, спленэктомии по поводу системного заболевания выносится хирургом совместно с терапевтом.

Грыжи брюшной стенки подлежат оперативному лечению. Авиационный персонал допускается к работе (обучению) не ранее чем через 5 - 6 недель после операции. При прямых паховых грыжах диаметром до 4 см и отсутствии болевого синдрома допускается оперативное лечение в межкомиссионный период. При пупочных грыжах диаметром не более 1 см показанием для оперативного лечения является болевой синдром.

Статья 35. При обнаружении эпителиального копчикового хода с признаками острого воспаления, а также при свищевой форме в холодном периоде показано оперативное лечение. При благоприятных результатах лечения разрешается продолжение работы (учебы). При оперативном лечении геморроя, хронического парапроктита, эпителиального копчикового хода вопрос о годности рассматривается после выздоровления, но не ранее чем через 4 недели после операции; при выпадении прямой кишки и недостаточности анального жома - не ранее чем через 6 месяцев.

Частыми обострениями геморроя считаются однократные обострения в течение 3 лет подряд или более 2 обострений в течение одного года.

Кондиломатоз промежности рассматривается по п. 35.2 после консультации дерматовенеролога. При полипах и полипозе прямой кишки применяются требования ст. 31.

Статья 36. Статья включает облитерирующие заболевания артерий (эндартериит, атеросклероз), атеросклеротические окклюзии, аневризмы, варикозное расширение вен, тромбофлебит, флеботромбоз, посттромбофлебическую болезнь, слоновую болезнь, последствия ранений сосудов и операций на них.

При благоприятном исходе оперативного лечения посттравматических артериальных аневризм решение о годности к летной и диспетчерской работе принимается не ранее чем через 4 - 6 месяцев после операции по результатам клинического обследования.

При варикозном расширении вен с признаками трофических расстройств, декомпенсации кровообращения, при истончении кожи над узлами с угрозой их разрыва авиационный персонал признается негодным.

Вопрос о допуске к летной, диспетчерской работе после оперативного лечения варикозного расширения вен нижних конечностей решается не ранее чем через 3 месяца после операции. При рецидиве варикозной болезни бортпроводники к работе признаются негодными, к остальному авиационному персоналу применяется индивидуальная оценка с учетом степени расстройства кровообращения. При посттромбофлебической болезни в стадии компенсации диспетчеры признаются годными, остальной авиационный персонал - негоден независимо от стадии заболевания.

Статья 37. Вопрос о восстановлении на работу после оперативного вмешательства на почках, мочеточниках, мочевом пузыре и уретре рассматривается не ранее чем через 6 месяцев после операции. Нарушение паренхиматозной функции почек легкой степени, выявляемое лишь радиоизотопным методом, не является препятствием для восстановления на летную (диспетчерскую) работу по п. 37.2.

К летному составу, перенесшему нефрэктомию или имеющему от рождения единственную почку, в зависимости от состояния функции почки применяется индивидуальная оценка.

Нефроптоз I - II степени при отсутствии нарушений, относящихся к п. 37.1, не является препятствием для продолжения летной работы. При нефроптозе III степени летный состав признается негодным, к диспетчерам УВД применяется индивидуальная оценка.

Бортпроводники при наличии нефроптоза III степени признаются негодными.

При всех видах крипторхизма (задержка или эктопия яичка) выносится заключение о негодности к обучению. Лица, перенесшие операцию удаления яичка (при брюшной задержке, низведении яичка, эктопии), признаются годными к обучению. Годность к летному обучению после оперативного лечения крипторхизма с низведением яичка определяется не

ранее чем через 6 месяцев после операции при условии, что яичко находится в мошонке, а не у ее корня.

После операции по поводу водянки яичка, семенного канатика курсанты, летный состав и бортпроводники допускаются к обучению (работе) через 5 - 6 недель после операции, диспетчеры - после закрытия больничного листа.

При умеренном расширении вен семенного канатика (без выраженного конгломерата вен, значительного увеличения их при напряжении брюшного пресса) кандидаты к обучению признаются годными. При головочной форме гипоспадии кандидаты к обучению, летный состав, диспетчеры и бортпроводники признаются годными.

При водянке яичка и семенного канатика, расширении вен семенного канатика для лиц, направляемых на работу в полярные экспедиции и в страны с жарким климатом, предусматривается индивидуальная оценка.

Статья 38. Статья включает туберкулез почек и мочеполовых органов, пиелонефрит, цистит, уретрит, простатит, недержание мочи. При активной фазе туберкулеза принимается решение о негодности. При остром неспецифическом воспалении авиационный персонал подлежит лечению. После излечения (консервативного, оперативного) туберкулеза яичка, придатка и снятия с учета в противотуберкулезном диспансере разрешается допуск к летной (диспетчерской) работе.

Авиационный персонал, перенесший нефрэктомию по поводу туберкулеза, признается негодным.

При обострении хронических неспецифических заболеваний чаще двух раз в течение года или однократных ежегодных обострениях в течение трех лет подряд авиационный персонал признается негодным.

Авиационный персонал, имеющий камни предстательной железы без клинического проявления, годен к летной (диспетчерской) работе.

Страдающие недержанием мочи негодны по всем графам.

Статья 39. При установлении диагноза мочекаменной болезни показано клиническое обследование. При отсутствии по его данным морфологических и функциональных изменений мочевыводящих путей применяется п. 39.2. При нарушении функции почек, обусловленном перенесенной почечной коликой (с отхождением камня или без него), авиационный персонал подлежит лечению сроком до 3 месяцев с последующим медицинским обследованием.

Авиационный персонал, пролеченный методом экстракорпоральной литотрипсии, допускается к работе не ранее чем через 3 месяца после операции.

Кожные и венерические болезни

Статья 41. Хроническая рецидивирующая экзема (в том числе ограниченная: в области ушной раковины, кистей рук, лица, шеи, половых органов) служит основанием для заключения о негодности по всем графам. При легких формах экземы авиационный персонал подлежит лечению. Авиационный персонал с тяжелыми распространенными формами пиодермии, трудно поддающимися лечению, переходящими в хроническую микробную экзему, признается негодным.

При легких формах ихтиоза, чешуйчатом лишае в легкой форме с ограниченной локализацией, при хорошем общем состоянии применяется п. 41.2. С грибковыми поражениями кожи, пиодермиями, паразитарными заболеваниями (лейшманиоз, чесотка) подлежат лечению.

Кандидаты в летные училища и на бортпроводников с витилиго открытых участков тела (лицо, шея, кисти рук), гнездной алопецией к обучению негодны.

Статья 42. Вопрос о годности авиационного персонала по п. 42.2 рассматривается после излечения с учетом заключения венеролога.

После излечения от острой и подострой гонореи авиационный персонал признается годным. При осложнениях (эпидидимит, простатит, артриты, воспаление придатков матки)

медицинское заключение о годности выносится по статье, соответствующей заболеванию.

Оценка годности к летной работе пилотов с серопозитивной реакцией на вирус иммунодефицита человека (ВИЧ) проводится ЦВЛЭК ГА после углубленного медицинского обследования в условиях стационара.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Синдром приобретенного иммунодефицита (СПИД) является основанием для негодности. При вирусоносительстве ЦВЛЭК ГА по результатам медицинского и психологического обследования может вынести заключение о годности. Критериями годности к летной работе пилотов с серопозитивной реакцией на вирус иммунодефицита человека (ВИЧ) являются: бессимптомное течение инфекции (вирусоносительство), отсутствие специфического ВИЧ-симптомокомплекса, приемлемые показатели иммунного статуса (количественные показатели CD4+ Т клеток), отсутствие ВИЧ-ассоциированных (оппортунистических) заболеваний, отсутствие показаний для приема антиретровирусных лекарственных препаратов.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Женские болезни и беременность

Статья 43. При хронических гинекологических заболеваниях с остаточными анатомическими дефектами, функциональными расстройствами и болевым синдромом или при частых обострениях воспалительного процесса (2 раза в год и более) авиационный персонал признается негодным. При обострении хронических заболеваний женской половой сферы показано лечение, по окончании которого проводится наблюдение в течение 2 менструальных циклов для решения вопроса о стойкости ремиссии (без отстранения от работы).

Болезни шейки матки (эрозия, эндоцервицит, эрозированный эктропион), трихомонадный кольпит, трихомониаз подлежат лечению с переводом женщин на наземную работу через клинико-экспертную комиссию (КЭК) сроком до трех недель. Обследование бортпроводников проводится без отстранения от летной работы.

Спаечный процесс в малом тазу, отсутствие тела матки, придатков с одной стороны, отсутствие фаллопиевых труб с обеих сторон не являются основанием для отстранения от работы.

При выпадении и опущении половых органов III степени, мочеполовых и кишечно-половых свищах, разрывах промежности с нарушением функции сфинктера заднего прохода авиационный персонал признается негодным к работе.

Опущение стенок влагалища и матки I - II степени без функциональных расстройств не является основанием для дисквалификации. Кандидаты и поступающие на работу бортпроводниками признаются негодными. Вопрос о восстановлении после хирургического лечения рассматривается не ранее чем через 6 месяцев. При неправильном положении матки, ее недоразвитии, двурогой матке с функциональными нарушениями (метроррагия, боли) выносится медицинское заключение о негодности.

Врожденное отсутствие матки, отсутствие и недоразвитие влагалища, не сопровождающееся функциональными нарушениями, не являются основанием для дисквалификации.

Статья 44. Дисфункциональные маточные кровотечения подлежат лечению.

Статья 45. С момента установления беременности авиационный персонал признается негодным к летной, диспетчерской работе, к работе бортпроводником.

При беременности, закончившейся абортом или преждевременными родами, вопрос о допуске к работе решает гинеколог. Отстранение от работы в связи с беременностью и допуск к работе после родов осуществляет ВЛЭК ГА по заключению акушера-гинеколога.

Глазные болезни

Статья 46. К пункту 46.1 относятся: недостаточность и выворот век, частичный трихиаз, трахома I - III степени, язвенные блефариты, хронические конъюнктивиты, не поддающиеся лечению, злокачественные новообразования, доброкачественные опухоли, нарушающие функцию органа зрения и не подлежащие оперативному лечению.

К п. 46.2 относятся: простые блефариты, нерезко выраженные конъюнктивиты, трахома IV стадии с незначительными анатомическими изменениями конъюнктивы век, рак кожи век I степени после излечения (по заключению онколога), доброкачественные опухоли небольших размеров, рубцовые изменения век, не нарушающие функцию органа зрения.

При острых или обострениях хронического заболевания век и конъюнктивы проводится лечение.

Ложная крыловидная плева, пингвекула, небольшой халазион, единичные поверхностные фолликулы на конъюнктиве не препятствуют поступлению в летные учебные заведения.

Статья 47. К пункту 47.1 относятся: сужение, неправильное положение слезных точек, стриктура слезно-носовых канальцев и ходов, воспаление слезного мешка, слезной железы, травматические повреждения и другие заболевания, вызывающие слезотечение.

При восстановлении функции слезоотведения, а также в случаях отсутствия нижней слезной точки, при нормальной функции верхней слезной точки и канальцев (оцениваются канальцевая и носовая пробы) экспертное заключение выносится по п. 47.2.

Статья 48. К пункту 48.1 относятся: отслойка сетчатки, пигментные ретиниты, тяжелые заболевания сосудов, травмы, злокачественные новообразования глаза.

После перенесенного острого заболевания: конъюнктивита, склерита, кератита, ирита, иридоциклита, легких контузий глаза заключение о допуске к работе выносятся после выздоровления.

При увеитах, длительно текущих, рецидивирующих иридоциклитах, кератитах, хориоретинитах, невритах, травматических повреждениях глазного яблока с исходом в выздоровление летный состав и бортпроводники подлежат лечению в течение 3 - 6 месяцев с последующим медицинским освидетельствованием по п. 48.2.

Диспетчеры УВД допускаются к работе после закрытия больничного листа и использования очередного отпуска.

Лица с начальной возрастной катарактой без прогрессирования, ограниченным помутнением хрусталика, стекловидного тела травматического характера, макулодистрофией, начальной непрогрессирующей атрофией зрительного нерва с достаточной сохранностью функции зрения освидетельствуются по п. 48.2.

За достаточную сохранность функций органа зрения принимаются: острота зрения на худшем глазу для пилотов 0,6 без коррекции, штурманов, бортинженеров, бортмехаников - 0,4 без коррекции, для остальных профессий - не ниже 0,3 с коррекцией, нормальное поле зрения, темновая адаптация, устойчивое бинокулярное зрение. Зрительные функции другого глаза должны отвечать требованиям статьи 52.

Летный состав и бортпроводники, перенесшие операцию экстракции катаракты с последующей имплантацией интраокулярной линзы, к летной работе негодны, допуск к работе диспетчером УВД при односторонней артифакии решается не ранее 6 месяцев после операции. При эксимерлазерной терапии не ранее 1,5 - 3 месяцев в зависимости от метода лечения.

После фоторефракционных операций по поводу аномалий рефракции по всем графам признаются годными через один месяц после оперативного вмешательства при отсутствии изменений в оптических средах и на сетчатке глаза.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

После кераторефракционных операций освидетельствуемые по графе I (кроме бортпроводников и диспетчеров) и вновь поступающие на летную работу признаются

негодными.

Вопрос о допуске к обучению на диспетчера УВД и бортпроводника решается индивидуально с учетом степени близорукости до операции не выше 3,5 D, количества кератотомических насечек не более 10 и изменений глазного дна.

Годность к летной работе решается по п. 48.2 не ранее 12 месяцев после операции, диспетчеров УВД - не ранее 6 месяцев после операции. При этом проводится обследование на сохранность частотно-контрастных характеристик глаза и чувствительности к ослеплению.

Врожденные отложения единичного мелкого пигмента на капсуле хрусталика, остатки артерии стекловидного тела, миелиновые волокна сетчатки не являются препятствием для поступления в летные учебные заведения.

Врожденные колобомы радужки и сосудистой оболочки, поликория, врожденные катаракты и офтальмологические изменения диска зрительного нерва являются противопоказанием к обучению на летные специальности.

Темновая адаптация исследуется при каждом медицинском освидетельствовании всем лицам по графам I - IV, результаты исследования должны соответствовать нормам, указанным в инструкции используемого прибора.

Статья 49. При подозрении на глаукому проводится медицинское обследование в специализированном отделении. Лица с доброкачественной гипертензией от летной работы не отстраняются. При впервые установленной односторонней открытоугольной 1-а стадии глаукомы с полным сохранением всех зрительных функций глаза и минимальном режиме гипотензивных лекарственных препаратов (до двух раз в день) летный состав и диспетчеры отстраняются от работы сроком не менее месяца для проведения лечебно-оздоровительных мероприятий и наблюдения с последующим медицинским освидетельствованием в ЦВЛЭК ГА.

Статья 50. Диагноз расстройства цветового зрения выносится с указанием вида, формы и степени нарушения по принятой классификации.

Статья 51. При каждом медицинском освидетельствовании по гр. I - IV исследуется характер зрения, наличие истинного и скрытого косоглазия (гетерофории).

У кандидатов к обучению на летную и диспетчерскую специальности по гр. I угол гетерофории по горизонтали не должен превышать 3 градуса, по вертикали - 1 градус, у авиационного персонала по графам II и IV по горизонтали - не более 4, по вертикали - 1 градус, по графе III - соответственно 8 и 1 градус.

При наличии гетерофории исследуются фузионные резервы. В норме отрицательные фузионные резервы составляют 5 - 6 градусов (10 - 12 призменных диоптрий), положительные - 15 - 20 градусов (30 - 40 призменных диоптрий). При уменьшении фузионных резервов показаны лечебно-тренировочные мероприятия.

Статья 52. Острота зрения исследуется на проекторе испытательных знаков или по таблице Головина-Сивцева в аппарате Ротта без коррекции и с коррекцией. Указывается истинная острота зрения (2,0 - 1, 5 - 1,0).

Пилоты при остроте зрения не ниже 0,6, штурманы, бортинженеры, бортмеханики не ниже 0,4 на каждый глаз без коррекции и с коррекцией 1,0 признаются годными к летной работе.

При понижении остроты зрения на худшем глазу у пилотов не ниже 0,5 (бинокулярная острота зрения не ниже 0,6), у штурманов, бортинженеров, бортмехаников не ниже 0,3 без коррекции и с коррекцией 1,0 с объемом аккомодации, соответствующей возрастной норме, применяется индивидуальная оценка, с учетом профессиональной подготовки и опыта работы.

Летный состав с пониженной остротой зрения и при наличии пресбиопии должен выполнять полеты в корригирующих очках или контактных линзах и иметь при себе запасной комплект. При авиахимработах коррекция контактными линзами не допускается. Наличие и качество очков (линз) контролируется при врачебных осмотрах и очередном медицинском освидетельствовании.

При близорукости в степени 0,5 D, дальнозоркости в ст. 1,0 D, астигматизме 0,5 D и остроте зрения 1,0 без коррекции в медицинских документах в строке «диагноз» указывается «здоров», а в строке «рефракция» делается соответствующая запись. В случаях понижения остроты зрения ниже 1,0 в результате аномалии рефракции медицинское освидетельствование проводится по ст. 52.

Статья 53. У поступающих в учебные заведения гражданской авиации (графа 1) определяется вид и степень рефракции в условиях циклоплегии объективным способом (закапывается 1% раствор атропина 2 раза через 5 мин). По остальным графам для определения рефракции циклоплегия проводится при наличии медицинских показаний.

Статья 54. Степень пресбиопии определяется силой сферической линзы, необходимой для выполнения профессиональной деятельности с учетом рабочего расстояния (60 - 80 см).

Болезни уха, горла, носа, полости рта и челюстей

Статья 55. При кистах гайморовых пазух, кистах и остеомах лобных пазух кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, признаются негодными. Остеомы лобных пазух у летного состава при хорошей переносимости полетов не являются противопоказанием к летной работе. Пристеночное утолщение слизистой гайморовых пазух, если диагностическая пункция с контрастным веществом не выявила патологических изменений, не является препятствием к летному обучению. При поллинозе, риноконьюктивальном синдроме вопрос о годности к продолжению летной работы решается после заключения аллерголога.

Статья 56. Статья включает искривление носовой перегородки с полным отсутствием или резким затруднением носового дыхания, дистрофию слизистой верхних дыхательных путей, изменения, вызывающие нарушение дыхательной и речевой функции (гипертрофия носовых раковин, аденоидные вегетации, доброкачественные новообразования, злокачественные образования после лечения), экзостазы наружного слухового прохода, остеомы околоушной области и хронический гнойный мезо- и эпитимпанит после радикальной операции. После оперативного лечения по поводу указанных заболеваний вопрос о годности к работе и обучению решается с учетом восстановления функций по п. 56.2.

После радикальной операции при полной и стойкой эпидермизации послеоперационной полости и сохранности слуховой функции авиационный персонал признается годным.

Перенесшие слуховосстанавливающие операции (тимпанопластика, стапедопластика) признаются негодными по графе I, II, III.

К этой статье относятся и заболевания пародонта, множественное отсутствие зубов, съемные протезы, гингивиты, лейкоплакии, аномалии прикуса. При наличии съемных протезов функция речи оценивается при снятых протезах. При множественном отсутствии зубов с умеренным нарушением функции жевания рекомендуется протезирование в межкомиссионный период. При аномалии прикуса III степени (расстояние между резцами верхней и нижней челюсти в вертикальном и саггитальном направлении более 10 мм) и II степени (от 6 до 10 мм) экспертное заключение выносится по п. 56.1. Аномалия прикуса I степени (расстояние между резцами менее 5 мм) относится к п. 56.2.

Статья 57. Летный состав с декомпенсированным тонзиллитом подлежит лечению. Летный состав после оперативного лечения хронического декомпенсированного тонзиллита при отсутствии осложнений допускаются к летной работе не ранее чем через месяц после операции.

Компенсированный хронический тонзиллит подлежит наблюдению отоларинголога и лечению по показаниям.

Статья 58. Авиационный персонал с заболеваниями, указанными в статье, подлежит специальному лечению. Вопрос о восстановлении на работу после лечения по поводу

злокачественных образований рассматривается через 2 года с учетом заключения онколога.

Статья 59. Статья предусматривает расстройства речи: нарушение звукопроизношения и заикание. При любой степени заикания кандидаты к обучению на пилота, штурмана, бортинженера, диспетчера, бортпроводника признаются негодными. При нарушении произношения отдельных звуков, но с четкой разборчивой речью кандидаты признаются годными. Экспертное заключение выносится после консультации логопеда.

Статья 60. Пункт 60.1 предусматривает состояние после радикальной операции с неполной эпидермизацией операционной полости (при наличии в ней гноя, полипов, грануляций или холеостеатомы).

При одностороннем хроническом доброкачественно протекающем эпитимпаните (без грануляций, полипов, кариеса кости, признаков раздражения лабиринта), мезотимпаните вопрос о годности рассматривается по п. 60.2.

К п. 60.2 относится хронический катар среднего уха (хронический тубоотит) с редкими обострениями и умеренным нарушением слуха и барофункции, что не является противопоказанием к летной работе. Медицинское заключение выносится с учетом остроты слуха. Небольшие рубцы без истончения на месте перфорации, известковые отложения на барабанной перепонке (при хорошей ее подвижности, нормальном слухе, подтвержденном аудиограммой, и сохранности барофункции) не дают основания для установления диагноза.

Статья 61. Стойкость и выраженность нарушения барофункции уха должна быть подтверждена ушной манометрией, отоскопированием, продуванием ушей или катетеризацией.

Расстройство барофункции уха может быть следствием нарушения проходимости Евстахиевой трубы или результатом недостаточности бароаккомодационных механизмов уха к действию перепада давления воздуха.

Медицинское заключение по пункту 61.2 выносится после лечения с учетом формы нарушения барофункции (органическое или функциональное).

Статья 62. О состоянии статокинетической устойчивости у лиц летного состава судят по вестибулярному анамнезу, результатам вестибулометрии (исследования на вращающемся кресле), по переносимости длительных полетов.

Легкие вестибуловегетативные реакции (незначительное побледнение, небольшой гипергидроз) во время вестибулометрии при хорошей переносимости полетов и отсутствии отклонений в состоянии здоровья не являются основанием для установления диагноза.

Статья 63. Кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации, и наземный состав, поступающий на летную работу бортинженером, бортмехаником, бортрадистом, должны воспринимать шепотную речь с расстояния не менее шести метров и иметь пороги слуха, соответствующие порогам возрастной нормы по всему диапазону частот при аудиометрии.

При определении слуховой функции применяются методы исследования: акуметрия (шепотная и разговорная речь), исследование камертонами, тональная пороговая аудиометрия, речевая аудиометрия, отоакустическая эмиссия, коротколатентные слуховые вызванные потенциалы, импедансометрия.

Изолированное повышение порогов для частот 4000 - 8000 Гц до 30 - 40 дБ не служит основанием для установления клинического диагноза. Обследуемый с повышением порогов слуха выше указанных в пункте 63.1 приложения N 3 к ФАП МО ГА-2002 может быть признан годным при условии, что он имеет нормальную остроту слуха при проведении речевой аудиометрии в условиях шумового фона, воспроизводящего или имитирующего обычный шум в кабине воздушного судна, который накладывается на речь и сигналы радиомаяков, либо шум рабочего места диспетчера УВД (тест разборчивости речи). Важно, чтобы шумовой фон был репрезентативным для шума в кабине воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки обследуемого. В качестве альтернативы можно проводить практическую проверку слуха при тренировке на тренажере воздушного судна того типа, в отношении которого действуют свидетельство и квалификационные отметки в свидетельстве обследуемого (акт

двустороннего ведения радиообмена).

Лица из числа авиационного персонала с нейросенсорной тугоухостью шумовой этиологии при установлении у них частичной или полной утраты профессиональной трудоспособности признаются негодными.

Летному составу с нейросенсорной тугоухостью не допускается увеличение продолжительности полетного времени свыше установленной нормативными правовыми актами, регламентирующими особенности труда и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации.

(статья 63 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Заполняется кандидатом на получение
медицинского заключения

ЗАЯВЛЕНИЕ О МЕДИЦИНСКОМ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ

1. Фамилия, имя, отчество _____

2. Домашний адрес _____

3. Дата рождения
_____ пол _____

4. Вид Медицинского заключения _____

5. Место работы _____

6. Занимаемая должность _____

(для лиц летного состава - тип воздушного судна)

7. Общее летное время _____ час., за последний год _____ час.

8. Длительность работы по данной профессии ____ лет

9. Дата предыдущего освидетельствования во ВЛЭК ГА _____

10. Имелись ли за предшествующий межкомиссионный период:

- случаи отстранения от работы по состоянию здоровья?

Да	Дата отстранения
Нет	

- факты применения лекарственных средств?

Да	Тип лекарства
Нет	Цель (причина применения)

МЕДИЦИНСКИЙ АНАМНЕЗ ЗА ПРЕДШЕСТВУЮЩИЙ МЕЖКОМИССИОННЫЙ ПЕРИОД

(заполняется авиационным персоналом путем подчеркивания слов «Да» и «Нет». При необходимости подробное изложение ответа делается в графе «Примечание»)

Примечание к пп. 1 - 13

1. Наличие частых или сильных головных болей	Да	Нет
2. Приступы головокружения или случаи обморока	Да	Нет
3. Аллергическая реакция (на какой аллерген?)	Да	Нет
4. Зрительное нарушение или иллюзии	Да	Нет
5. Нарушение сердечной деятельности	Да	Нет
6. Потеря сознания по любой причине	Да	Нет
7. Расстройства органов слуха	Да	Нет
8. Повышение или понижение артериального давления	Да	Нет
9. Расстройства функции желудка или кишечника	Да	Нет
10. Расстройства функции мочевыделения	Да	Нет
11. Нервные расстройства любого типа	Да	Нет
12. Расстройства других органов и систем	Да	Нет
13. Стационарное или амбулаторное лечение по поводу заболевания (какого?)	Да	Нет

Я, _____, свидетельствую, что все данные
(Фамилия, имя, отчество освидетельствуемого)
и ответы, изложенные в настоящем заявлении, являются достоверными и полными в пределах моей осведомленности и могут быть основанием для проведения медицинского освидетельствования и вынесения медицинского заключения ВЛЭК ГА.

«__» _____ 200_ г. _____
(личная подпись)

Приложение N 8
к ФАП МО ГА-2002

ЖУРНАЛ ПРОТОКОЛОВ ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА)

Протокол заседания ВЛЭК ГА N _____ от «__» _____ 20__ г.
Председатель _____ Члены _____

N п/п	Ф.И.О.	Год рожд.	Должность, место работы, общее летное время (час.)	Повод для освидетельствования	Жалобы, клинический диагноз	Медицинское заключение, лечебно-оздоровительные мероприятия
1	2	3	4	5	6	7

Председатель ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) _____ (подпись)

Члены: _____ (подписи)
_____

М.П.

Примечания. 1. На кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации, ведется отдельный журнал протоколов, в графе 4 указывается наименование учебного заведения гражданской авиации.

2. Номера протоколов ведутся с 1 января каждого года, порядковые номера в графе 1 указываются дробью: в числителе номер с начала года, в знаменателе номер на каждый день освидетельствования во ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА).

3. В графе 7 указываются все рекомендации и предписания ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА), вынесенные по результатам медицинского освидетельствования.

4. Страницы журнала нумеруются и прошнуровываются. Журнал хранится у председателя ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) как документ ДСП.

5. Журнал протоколов ВЛЭК ГА (ЦВЛЭК ГА) хранится тридцать лет, а на кандидатов, поступающих в учебные заведения по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, хранится три года.

Приложение N 9
к ФАП МО ГА-2002

ПОРЯДОК УТВЕРЖДЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ЗАКЛЮЧЕНИЯ В ЦВЛЭК ГА

ВЛЭК ГА, выносящая заключение	Категория авиационного персонала	Заключение, подлежащее утверждению
Все ВЛЭК ГА	Кандидаты из числа иностранных граждан, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников	Негоден к обучению
ВЛЭК учебных заведений гражданской авиации	Курсанты учебных заведений гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, диспетчеров, бортпроводников	Негоден к обучению
Все ВЛЭК ГА	Пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпаний (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры	Негоден к летной работе
Все ВЛЭК ГА	Пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпаний (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры	Годен к летной работе (при восстановлении ранее признанных негодными к летной работе)

СПРАВКА ВЛЭК ГА

Штамп ВЛЭК ГА

СПРАВКА ВЛЭК ГА
о медицинском освидетельствовании N ___

Выдана _____
(Ф.И.О., год рождения)

в том, что ему (ей) отказано в выдаче медицинского заключения из-за несоответствия Требованиям ФАП МО ГА-2002: статья _____ _____ графа _____

Рекомендации: _____

Повторное освидетельствование не рекомендовано,
рекомендовано через _____ месяцев (ненужное вычеркнуть)

Отказ в выдаче медицинского заключения может быть опротестован в установленном порядке.

Дата выдачи справки «__» _____ 200_ г.

Председатель ВЛЭК ГА (подпись)

М.П.

Штамп ВЛЭК ГА В отдел кадров _____
(наименование авиапредприятия)

ИЗВЕЩЕНИЕ N ___
об отказе в выдаче медицинского заключения

Гр-ну
_____
(Ф.И.О. освидетельствуемого)

отказано в выдаче медицинского заключения о годности к летной работе, работе бортоператором, бортпроводником, диспетчером УВД, пилотом АОН из-за несоответствия Требованиям ФАП МО ГА-2002 (ст. _____).

»__» _____ 200_ г.

Председатель ВЛЭК ГА (подпись)

М.П.

Приложение N 11
к ФАП МО ГА-2002

Штамп с наименованием
учреждения

НАПРАВЛЕНИЕ В ЦВЛЭК ГА (ГОСПИТАЛИЗАЦИЮ, КОНСУЛЬТАЦИЮ) ЛЕТНОГО СОСТАВА, ДИСПЕТЧЕРОВ УВД, БОРТПРОВОДНИКОВ, БОРТОПЕРАТОРОВ, КУРСАНТОВ (СЛУШАТЕЛЕЙ) УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Фамилия _____

Имя _____ Отчество _____

Год рождения _____ Должность _____

Тип воздушного судна _____

Межрегиональное территориальное управление, авиапредприятие _____
_____

Домашний адрес _____

Направляется лично (медицинская документация)
_____
(куда)

Цель направления _____
_____

Диагноз _____
_____

Медицинское заключение последней ВЛЭК ГА от «__» _____ 200_ г.

Приложения: 1. Медицинская книжка _____ экз.
2. Медицинские карты _____ экз.
3. Свидетельство о болезни _____ экз.
4. Выписки, консультативные листы и др. медицинская документация _____ на _____ листах
ЭКГ пленки _____ шт.
_____

Подпись врача _____
(должность, фамилия)

«__» _____ 200_ г.

Данные консультации (решение о госпитализации)

Подпись врача _____
(должность, фамилия)

«__» _____ 200_ г.

Приложение N 12
к ФАП МО ГА-2002

Штамп с наименованием
ВЛЭК ГА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БОЛЕЗНИ

N _____

«__» _____ 200_ г. ВЛЭК ГА _____
_____ освидетельствован
(полное наименование ВЛЭК ГА)

1. Фамилия, имя, отчество _____
(полностью)
2. Год рождения _____ Место работы _____
3. Должность _____, тип воздушного судна _____
4. Место постоянного жительства _____
_____
5. С какого времени на летной работе ___, общее летное время _____
6. Когда и какое учебное заведение окончил _____
_____
7. Дата предыдущего медицинского освидетельствования и заключение ВЛЭК ГА
_____
_____
8. Рост _____, масса тела ____, окружность груди _____
9. Жалобы _____
_____
10. Анамнез _____
(указать, при каких обстоятельствах и когда
_____
получена травма)
_____
11. Перенесенные заболевания
_____
_____
12. Находился на лечении, обследовании _____
(указать лечебные
_____
учреждения и время пребывания в них)
13. Применявшиеся лечебные мероприятия _____
_____
14. Находился на санаторном (реабилитационном) лечении в межкомиссионный период _____
_____
(указать где, когда и результаты лечения)
15. Находился на больничном листе в межкомиссионный период _____
_____
(указать, по поводу какого заболевания или травмы и число дней)
16. Данные объективного обследования (по всем органам и системам)
_____
17. Результаты специальных исследований (лабораторного, рентгенологического, ЭКГ и др.)
_____
_____

18. Диагноз (на русском языке)

_____

_____

19. Медицинское заключение ВЛЭК ГА:
На основании статьи _____, графы _____ Требований ФАП МО ГА-2002 _____

_____

(полностью указать медицинское заключение ВЛЭК ГА)

20. Лечебно-профилактические и другие рекомендации ВЛЭК ГА _____

_____

21. Цель направления в ЦВЛЭК ГА _____

_____

Приложение: медицинская документация.

Председатель ВЛЭК ГА _____
(подпись)

М.П.

Дата направления в ЦВЛЭК ГА «__» _____ 200_ г.

Заключение ЦВЛЭК ГА: _____

_____

Рекомендации:

_____

_____

«__» _____ 200_ г.

Председатель ЦВЛЭК ГА _____
(подпись)

М.П.

Приложение N 13
к ФАП МО ГА-2002

СОГЛАСОВАНО
Руководитель авиапредприятия
_____
«__» _____ 200_ г.

УТВЕРЖДАЮ
Председатель ВЛЭК ГА
_____
«__» _____ 200_ г.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ

по результатам медицинского освидетельствования летного состава, диспетчеров УВД, бортпроводников, бортоператоров и пилотов АОН _____ авиапредприятия, организации гражданской авиации, проведенного ВЛЭК ГА _____ в период с «__» _____ по «__» _____ 200_ г.

1. Признаны негодными			
N п/п	Ф.И.О.	Должность	Причины
2. Нуждаются в лечении (оздоровлении) с последующим медицинским освидетельствованием во ВЛЭК ГА			
N п/п	Ф.И.О.	Должность	Рекомендации ВЛЭК ГА
3. Подлежат лечению (оздоровлению) в межкомиссионный период			
N п/п	Ф.И.О.	Должность	Рекомендации ВЛЭК ГА

Врач авиационного предприятия _____
(подпись)

Примечание. Заключительный акт составляется в трех экземплярах (для врача авиационного предприятия, председателя ВЛЭК ГА и руководства авиационного предприятия). В учебных заведениях гражданской авиации заключительный акт составляется отдельно на летный состав и курсантов.

Приложение N 14
к ФАП МО-2002

ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЗДОРОВЬЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ДИСПЕТЧЕРОВ УВД НА ПРЕДПОЛЕТНОМ КОНТРОЛЕ И ПЕРЕД ЗАСТУПЛЕНИЕМ НА ДЕЖУРСТВО

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125,
от 28.11.2014 N 325)

1. Допуск к полетам (управлению воздушным движением) по состоянию здоровья членов экипажей гражданских воздушных судов Российской Федерации и диспетчеров управления воздушным движением осуществляется на предполетном (предсменном) медицинском осмотре в ходе предполетного (предсменного) контроля готовности к полетам.

Предполетный медицинский осмотр членов экипажей гражданских воздушных судов и предсменный медицинский осмотр диспетчеров управления воздушным движением (далее - диспетчер УВД) перед заступлением на дежурство (далее - предполетный (предсменный) медицинский осмотр) проводится медицинскими работниками гражданской авиации (врач, специалист со средним медицинским образованием) в помещении здравпункта организации гражданской авиации.

(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125, от 28.11.2014 N 325)

1.1. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр направлен на своевременное выявление лиц, которые по состоянию здоровья не могут быть допущены к выполнению полета, а диспетчеры УВД - к управлению воздушным движением.

1.2. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр проводится в индивидуальном порядке. Во время осмотра присутствие других членов экипажа (диспетчеров УВД) и посторонних лиц не допускается.

Перед проведением предполетного (предсменного) медицинского осмотра дежурный медицинский работник гражданской авиации проверяет у членов экипажа, диспетчеров УВД свидетельство авиационного специалиста гражданской авиации и медицинское заключение ВЛЭК ГА.

1.3. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр проводится:

членам экипажей воздушного судна;

проверяющим, включенным в задание на полет;

пилотам авиации общего назначения;

диспетчерам УВД;

инструкторам парашютной службы, парашютистам;

слушателям командного факультета Академии гражданской авиации;

курсантам учебных заведений гражданской авиации;

абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 28.11.2014 N 325.

1.4. Предполетный медицинский осмотр члены летного и кабинного экипажа проходят перед началом полетов, но не ранее чем за 2 часа до вылета.

1.5. Бортинженерам (бортмеханикам), бортпроводникам, выполняющим специальные полеты, разрешается проходить предполетный медицинский осмотр за 3,5 часа до вылета.

1.6. При задержке отправления на шесть часов и более или если промежуток времени между двумя частями полетной смены, разделенной на части, составляет шесть часов и более, предполетный медицинский осмотр проводится повторно.

(пп. 1.6 в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

1.7. Предполетный медицинский осмотр членов экипажа гражданского воздушного судна, выполняющего в течение рабочего времени несколько рейсов, проводится один раз

перед вылетом.

1.8. Резервные экипажи проходят медицинский осмотр перед заступлением в резерв, а также перед вылетом, если с момента прохождения медицинского осмотра прошло 6 часов и более.

1.9. При выполнении полетов на авиационных работах с временных аэродромов, где отсутствуют штатные медицинские работники гражданской авиации, а также перед вылетом с иностранного аэродрома (при выполнении международных полетов) предполетный медицинский осмотр не проводится. Решение о допуске членов летного и кабинного экипажей к полетам принимает командир воздушного судна.

1.10. Послеполетный (послесменный) медицинский осмотр членов летного и кабинного экипажей, диспетчеров УВД проводится по медицинским показаниям.

1.11. Весь персонал смены УВД проходит предсменный медицинский осмотр не ранее чем за 1 час перед заступлением на дежурство.

(в ред. Приказов Минтранса России от 28.04.2003 N 125, от 28.11.2014 N 325)

При дежурстве смен ограниченной численности (до двенадцати человек) в отдаленных от основной базы местностях предсменный медицинский осмотр не проводится. Перечень таких смен определяется руководителем регионального управления воздушного транспорта Минтранса России на основании доклада главного специалиста управления по авиационной медицине. Решение о допуске к работе по управлению воздушным движением в этих случаях принимает руководитель полетов (старший диспетчер).

(абзац введен Приказом Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

1.12. Медицинский осмотр инструкторов парашютной службы (парашютистов), выполняющих в течение рабочего времени несколько прыжков, проводится один раз, но не ранее чем за 1 час перед первым прыжком.

1.13. Предполетный медицинский осмотр слушателей командного факультета Академии гражданской авиации, курсантов учебных заведений гражданской авиации, выполняющих в течение летного дня несколько полетов, проводится один раз, но не ранее чем за 2 часа перед первым полетом.

1.14. Исключен. - Приказ Минтранса России от 28.11.2014 N 325.

1.15. Членам экипажей воздушных судов других видов авиации предполетный медицинский осмотр проводится медицинскими работниками гражданской авиации в соответствии с настоящими Требованиями.

1.16. Авиационные специалисты, перечисленные в п. 1.3, в случае заболевания, плохого самочувствия, недостаточного предполетного (предсменного) отдыха, нарушения режима питания докладывают о своем состоянии по команде и обращаются за медицинской помощью.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

1.17. Члены экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеры УВД, не прошедшие предполетный (предсменный) медицинский осмотр, медицинское освидетельствование во ВЛЭК ГА, полугодовые (годовые) медицинские осмотры у врача аэропорта (эксплуатанта), а также в случае установления у них факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств, нарушения предполетного (предсменного) режима к выполнению полета (дежурству) не допускаются.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

2. Предполетный (предсменный) медицинский осмотр включает:

2.1. Опрос, при котором должны быть выяснены жалобы на состояние здоровья, условия предполетного (предсменного) отдыха, продолжительность и качество сна, режим питания. Оценивается речь, мимика, эмоциональное состояние (спокойное, заторможенное, возбужденное).

2.2. Осмотр включает: определение отклонений от обычного поведения, внешнего вида, окраски и состояния кожных покровов (бледность, гиперемия, акроцианоз, желтушность склер, отек век и т.д.), осмотр миндалин, слизистой мягкого и твердого неба задней стенки глотки, языка, реакции зрачков на свет, а также соответствие летного

обмундирования условиям полета.

Выборочно проводится экспресс-тестирование на наличие в организме наркотических средств, психотропных и других токсических веществ и их метаболитов.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

2.3. Исследование пульса проводят пальпацией лучевой артерии. Определяют его частоту, ритм, напряжение, наполнение, величину, форму в течение 30 секунд с пересчетом на 1 минуту. Летный состав допускается к полетам, диспетчер УВД к дежурству при частоте пульса не более 90 ударов в минуту и не менее 60 ударов в минуту.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

В случае, когда частота пульса, выходящая за вышеуказанные пределы, является индивидуальным вариантом нормы, допуск к полетам (управлению воздушным движением) осуществляется на основании записи об этом председателя врачебно-летной экспертной комиссии на оборотной стороне медицинского заключения в графе «Заключение».

2.4. Членам экипажей, выполняющим специальные полеты, дополнительно проводится измерение артериального давления и температуры тела.

2.5. По показаниям проводятся дополнительные исследования: измерение артериального давления, температуры тела, освидетельствование для установления факта употребления алкогольных напитков, наркотических средств.

2.6. Летный состав допускается к полетам, диспетчер УВД к дежурству при артериальном давлении не более 140/90 мм рт. ст. и не менее 100/60 мм рт. ст. В случае, когда величина артериального давления, выходящая за вышеуказанные пределы, является индивидуальным вариантом нормы, допуск к полетам (управлению воздушным движением) осуществляется на основании записи об этом председателя врачебно-летной экспертной комиссии на оборотной стороне медицинского заключения в графе «Заключение».

3. Оформление документации.

3.1. Журнал предполетного (предсменного) медицинского осмотра (приложения N 1 и N 2):

записи ведет дежурный медицинский работник гражданской авиации, заполняя все графы журнала;

при отсутствии жалоб на состояние здоровья член экипажа (диспетчер УВД), расписывается в графе «Подпись члена экипажа (диспетчера УВД)»;

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

при отсутствии жалоб, объективных признаков заболевания в ходе медицинского осмотра, утомления и нарушения предполетного (предсменного) режима отдыха дежурный медицинский работник гражданской авиации делает запись о допуске к полету (управлению воздушным движением) и расписывается.

Журнал должен быть прошнурован, страницы пронумерованы, подписан руководителем медицинского учреждения гражданской авиации и скреплен печатью.

3.2. После прохождения медицинского осмотра последним членом экипажа дежурный медицинский работник гражданской авиации в задание на полет ставит штамп с наименованием здравпункта аэропорта (эксплуатанта), вписывает число, месяц, часы и минуты (время местное), количество членов экипажа, допущенных к полету, и расписывается.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Медицинский работник гражданской авиации не имеет права делать дополнительные записи или исправления в задании на полет.

3.3. В случае отстранения от полета (управления воздушным движением) при наличии жалоб, заболевания, утомления, недостаточного предполетного (предсменного) отдыха, нарушения режима питания, установления факта употребления алкогольных напитков или наркотических средств медицинский работник делает запись в журнале отстранения от полетов (дежурства) (приложение N 3), выдает справку об отстранении от полета (дежурства) (приложение N 4), докладывает руководителю полетов, диспетчеру аэродромно-диспетчерского пункта и направляет в лечебное учреждение.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

3.4. В случае подозрения на употребление членом экипажа (диспетчером УВД) психоактивных веществ медицинское освидетельствование для установления факта их употребления проводится на предполетном (предсменном) медицинском осмотре.

Медицинское освидетельствование проводится по направлению руководящего состава организации гражданской авиации, инспекции по государственному надзору за безопасностью полетов, а также руководителей подразделений, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств. Направление на медицинское освидетельствование оформляется письменно (приложение N 6).

3.4.1. Медицинское освидетельствование для установления факта употребления психоактивных веществ проводится в помещении здравпункта, амбулатории, медико-санитарной части организации гражданской авиации, имеющих соответствующую лицензию.

Медицинское освидетельствование проводит врач, прошедший обучение по программе медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивных веществ.

При отсутствии в штате организации гражданской авиации врача и значительной удаленности аэропорта от медицинских учреждений здравоохранения разрешается проведение медицинского освидетельствования фельдшером после его обучения по программе подготовки по вопросам проведения медицинского освидетельствования для установления факта употребления психоактивных веществ.

3.4.2. Освидетельствуемый должен быть поставлен в известность о проводимом исследовании.

3.4.3. Основой медицинского заключения о состояниях, связанных с употреблением психоактивных веществ, служат объективные данные клинического исследования.

Кроме того, обязательно проводятся исследования выдыхаемого воздуха, мочи или слюны.

3.4.4. Обязательным является применение не менее двух биохимических реакций и их повторное проведение через 20 минут.

3.4.5. При подозрении на употребление обследуемым наркотических средств или психотропных веществ, при наличии клинической картины опьянения, отсутствии запаха алкоголя изо рта и отрицательных результатах биопроб на алкоголь проводится медицинское освидетельствование с применением экспресс-диагностики содержания наркотического средства или психотропного вещества в моче.

Одна часть пробы мочи в опечатанном виде должна быть отправлена на экспертизу в химико-токсикологическую лабораторию. Вторая часть исследуемой мочи, взятой у освидетельствуемого, хранится в медицинском учреждении гражданской авиации в течение 35 дней для возможных контрольных исследований.

3.4.6. Основными требованиями к методам, приборам и аппаратуре при проведении медицинского освидетельствования является соответствие их требованиям нормативных актов Российской Федерации.

3.4.7. При получении положительных результатов медицинского обследования по факту употребления психоактивных веществ освидетельствуемый направляется на медицинское освидетельствование в определенное медицинское учреждение наркологического профиля.

3.4.8. По результатам медицинского освидетельствования медицинским работником составляется акт медицинского освидетельствования (приложение N 7).

3.4.9. В медицинское учреждение здравоохранения освидетельствуемый направляется при наличии письменного направления не позднее двух часов с момента проведения пробы.

3.4.10. Результаты исследований не должны сообщаться обследуемому до окончания всей процедуры медицинского освидетельствования.

3.4.11. В случае отказа освидетельствуемого от медицинского обследования факт

отказа от медицинского обследования заносится в акт и заверяется подписью врача и обследуемого.

3.4.12. Акт медицинского освидетельствования оформляется в трех экземплярах, подписывается врачом (фельдшером), проводившим медицинское освидетельствование, и освидетельствуемым. Сокращения, исправления и прочерки в акте не допускаются.

Отказ освидетельствуемого от подписи заносят в акт, заверяют подписью врача (фельдшера), проводившего медицинское освидетельствование.

3.4.13. Первый экземпляр акта направляется руководителю организации гражданской авиации, сотрудник которой проходил медицинское освидетельствование, второй - главному специалисту (по авиационной медицине) межрегионального территориального управления воздушного транспорта Минтранса России, третий экземпляр остается в медицинском учреждении гражданской авиации, где проводилось медицинское освидетельствование.

3.4.14. При установлении факта употребления членом экипажа воздушного судна или диспетчером УВД психоактивного вещества врач (фельдшер), проводивший медицинское освидетельствование, в течение суток по телефону, факсу или электронной почте информирует главного специалиста по авиационной медицине регионального управления воздушного транспорта Минтранса России и отдел авиационной медицины и охраны труда Управления персонала и учебных заведений гражданской авиации Минтранса России об отстранении от полетов (дежурства) с указанием фамилии, имени, отчества, возраста, должности, принадлежности освидетельствуемого к организации гражданской авиации и даты медицинского освидетельствования.

(п. 3.4 в ред. Приказа Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

3.5. Сведения о результатах предполетного (предсменного) медицинского осмотра в соответствии с приложением N 5 ежегодно к 1 февраля представляются медицинским учреждением гражданской авиации в Управление летной эксплуатации Федерального агентства воздушного транспорта.

(в ред. Приказа Минтранса России от 28.11.2014 N 325)

Приложение N 1
к Требованиям к состоянию здоровья членов
экипажей гражданских воздушных судов
Российской Федерации и диспетчеров УВД
на предполетном контроле и перед
заступлением на дежурство

Аэропорт _____
Организация _____
Структурное подразделение _____

ЖУРНАЛ N ___ ПРЕДПОЛЕТНОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСМОТРА ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Начало ведения журнала _____

Окончание ведения журнала _____

Номер по порядку	Дата и время осмотра, ч, мин.	Фамилия, инициалы	Должность	Номер рейса по вылету	Дата и время вылета (план), ч, мин.	Номер борта	Дата и время последнего прилета, ч, мин.
1	2	3	4	5	6	7	8

Жалобы	Подпись члена экипажа	Частота пульса	Состояние слизистых и зева	По показаниям			Заключение	Должность и подпись медицинского работника
				проверка носового хода	температура	артериальное давление		
9	10	11	12	13	14	15	16	17

В этой книге пронумеровано и
прошнуровано _____ страниц и
прописью
опечатано печатью

М.П. _____ _____ _____
должность подпись расшифровка подписи

«__» _____ 20__ г.

Приложение N 2
к Требованиям к состоянию здоровья членов
экипажей гражданских воздушных судов
Российской Федерации и диспетчеров УВД
на предполетном контроле и перед
заступлением на дежурство

Аэропорт _____
Организация _____
Структурное подразделение _____

ЖУРНАЛ N ___ ПРЕДСМЕННОГО МЕДИЦИНСКОГО ОСМОТРА ДИСПЕТЧЕРОВ УВД

Начало ведения журнала _____

Окончание ведения журнала _____

Номер по порядку	Дата и время осмотра, ч, мин.	Фамилия, инициалы	Должность	Жалобы	Подпись диспетчера
1	2	3	4	5	6

Частота пульса	Состояние слизистых и зева	Заключение	Должность и подпись медицинского работника
7	8	9	10

В этой книге пронумеровано и
прошнуровано _____ страниц и
прописью
опечатано печатью
М.П. _____ _____ _____
должность подпись расшифровка подписи

«__» _____ 20__ г.

Приложение N 3
к Требованиям к состоянию здоровья членов
экипажей гражданских воздушных судов
Российской Федерации и диспетчеров УВД
на предполетном контроле и перед
заступлением на дежурство

Аэропорт _____
Организация _____
Структурное подразделение _____

ЖУРНАЛ N ___ ОТСТРАНЕНИЯ ОТ ПОЛЕТОВ (ДЕЖУРСТВ)

Начало ведения журнала _____

Окончание ведения журнала _____

Номер по порядку	Дата и время осмотра, ч, мин.	Фамилия, имя, отчество	Должность	Наименование организации или подразделения	Причина отстранения от полетов (дежурств)	Должность и подпись медицинского работника
1	2	3	4	5	6	7

Куда направлен отстраненный	Когда и кому сообщено об отстранении	Когда и кем допущен к летной работе (дежурству)
8	9	10

В этой книге пронумеровано и
прошнуровано _____ страниц и
прописью
опечатано печатью
М.П. _____ _____ _____
должность подпись расшифровка подписи

«__» _____ 20__ г.

Приложение N 4
к Требованиям к состоянию здоровья членов
экипажей гражданских воздушных судов
Российской Федерации и диспетчеров УВД
на предполетном контроле и перед
заступлением на дежурство

Штамп медицинского учреждения

СПРАВКА N ___ ОБ ОТСТРАНЕНИИ ОТ ПОЛЕТА (ДЕЖУРСТВА)

_____
фамилия, инициалы, должность, наименование организации
или структурного подразделения
отстранен от полета (дежурства) на предполетном (предсменном) медицинском осмотре

«__» _____ 20__ г. __ ч __ мин.

Предварительный диагноз _____
_____

Краткие объективные данные _____
_____
_____
_____
_____

Дата явки к врачу _____ «__» _____ 20__ г.
наименование
лечебного учреждения

_____ _____ _____
должность подпись расшифровка подписи

«__» _____ 20__ г.

Треугольный штамп для справок

Приложение N 5
к Требованиям к состоянию здоровья членов
экипажей гражданских воздушных судов
Российской Федерации и диспетчеров УВД
на предполетном контроле и перед
заступлением на дежурство

Организация _____
Структурное подразделение _____

Дата составления
«__» _____ ____ г.

СВЕДЕНИЯ О ПРЕДПОЛЕТНЫХ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРАХ ЛЕТНОГО СОСТАВА, БОРТПРОВОДНИКОВ, БОРТОПЕРАТОРОВ, ДИСПЕТЧЕРОВ УВД, ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРСОНАЛА ЗА 20__ ГОД

Наименование показателя	Командно-летный состав	Самолеты		Вертолеты		Штурманы	Бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты	Всего летного состава	Бортпроводники	Бортоператоры	Диспетчеры УВД	Инженерно-технический персонал, менеджеры
		КВС	2-е пилоты	КВС	2-е пилоты							
Осмотрено, чел.												
Отстранено, чел.												
всего,												
из них в связи с:												
- острым заболеванием												
- обострением хронического заболевания												
- недостаточным предполетным отдыхом												
- непрохождением квартального медицинского осмотра												
- употреблением алкоголя												
- прочим причинам												

Руководитель подразделения _____ _____
подпись расшифровка подписи

Приложение N 6
к Требованиям к состоянию здоровья членов
экипажей гражданских воздушных судов
Российской Федерации и диспетчеров УВД
на предполетном контроле и перед
заступлением на дежурство

Список изменяющих документов
(введено Приказом Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

НАПРАВЛЕНИЕ НА МЕДИЦИНСКОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ ФАКТА УПОТРЕБЛЕНИЯ ПСИХОАКТИВНЫХ ВЕЩЕСТВ

1. Фамилия, имя, отчество лица, направляемого на медицинское освидетельствование _____
_____

2. Место работы, должность _____
_____

3. Причина направления на освидетельствование _____
_____

4. Дата и время (московское) выдачи направления _____
_____

5. Фамилия, имя, отчество, должность лица, выдавшего направление _____
_____

Подпись должностного лица,
выдавшего направление

М.П.

Приложение N 7
к Требованиям к состоянию здоровья членов
экипажей гражданских воздушных судов
Российской Федерации и диспетчеров УВД
на предполетном контроле и перед
заступлением на дежурство

Список изменяющих документов
(введено Приказом Минтранса России от 28.04.2003 N 125)

АКТ МЕДИЦИНСКОГО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ДЛЯ УСТАНОВЛЕНИЯ ФАКТА УПОТРЕБЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ И СОСТОЯНИЯ ОПЬЯНЕНИЯ

«__» _____ 20__ г.

1. Фамилия, имя, отчество _____
_____ Возраст (год рождения) _____
Где и кем работает _____
Кем и когда (точное время) направлен на медицинское освидетельствование _____
_____
Дата и точное время медицинского освидетельствования _____
Кем освидетельствован (врач, фельдшер) _____
2. Причина освидетельствования: пребывание на рабочем месте в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического) _____
_____
3. Внешний вид испытуемого: состояние одежды, кожи, наличие повреждений (ранения, ушибы и т.д.) _____
_____
4. Поведение: напряжен, замкнут, раздражен, возбужден, агрессивен, эйфоричен, болтлив, суетлив, настроение неустойчиво, сонлив, заторможен, жалуется на свое состояние (на что именно) _____
_____
_____
5. Состояние сознания, ориентировка в месте, времени, ситуации и собственной личности _____
_____
6. Речевая способность: связность изложения, нарушение артикуляции, смазанность речи и др. _____
_____
7. Вегетативно-сосудистая реакция (состояние кожных покровов, слизистых глаз, языка, потливость, слюнотечение) _____
_____
_____
Дыхание: учащенное, замедленное _____
Пульс _____ артериальное давление _____
Зрачки: сужены, расширены, реакция на свет _____
Нистагм _____
8. Двигательная сфера _____
Мимика: вялая, оживленная _____
Походка (шатающаяся, разбрасывание ног при ходьбе), ходьба с быстрыми поворотами (пошатывание при поворотах), стояние в пробе Ромберга _____
Точные движения (поднять монету с пола, пальце-носовая проба) ____
_____
Дрожание век, языка, пальцев рук _____

9. Имеются ли признаки нервно-психического заболевания, органического поражения центральной нервной системы, физического истощения. Перенесенные травмы (со слов испытуемого) _____
_____

10. Сведения о последнем употреблении алкоголя, лекарственных (наркотических) средств: субъективные, объективные (по документам и другим источникам) _____
_____

11. Запах алкоголя или другого вещества изо рта _____
_____

12. Наличие алкоголя или другого вещества в выдыхаемом воздухе и биологических средах организма:
а) воздух исследовался на приборе _____ методом Рапопорта, индикаторной трубкой _____
Время и результаты исследования _____
повторного исследования _____
б) биологическая среда(ы) (моча, слюна, кровь) исследовались _____
_____
методами _____ время отбора пробы _____
Время и результаты исследования _____

13. Другие данные медицинского осмотра или предъявленных документов _____
_____

14. ЗАКЛЮЧЕНИЕ - состояние обследуемого квалифицируется (необходимое подчеркнуть):

трезв, признаков употребления алкоголя нет;

установлен факт употребления алкоголя, признаков опьянения нет;

алкогольное опьянение;

состояние одурманивания, вызванное наркотическими или другими веществами (при этом указывается установленная экспресс-тестированием группа веществ) _____
_____

состояние одурманивания, вызванное неустановленным веществом.

Подпись медицинского работника, проводившего медицинское освидетельствование _____
_____
_____

15. Подпись испытуемого об ознакомлении с результатами медицинского освидетельствования _____
_____

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 23 декабря 2009 г. N 249

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 13.08.2015 N 246)

В соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616) приказываю:

1. Утвердить Федеральные авиационные правила «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации» согласно приложению N 1 к настоящему Приказу.

2. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 13.08.2015 N 246.

Министр
И.Е.ЛЕВИТИН

Приложение N 1

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ, ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ» (ФАП-249)

I. Общие положения

1. Настоящие Федеральные авиационные правила «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации» (далее - Правила) разработаны в соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616).

2. Правила устанавливают сертификационные требования к физическим, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы, порядок проведения сертификации физических, юридических лиц, намеревающихся получить сертификат эксплуатанта или внести в него изменения, порядок выдачи указанным лицам сертификата эксплуатанта, внесения в него изменений и выдачи его дубликата.

II. Порядок проведения сертификации

3. Заявление на получение сертификата эксплуатанта или внесение в него изменений (далее - заявление) направляется в территориальный орган уполномоченного органа в области гражданской авиации (далее - территориальный орган) физическим, юридическим лицом, намеревающимся получить сертификат эксплуатанта или внести в него изменения (далее - заявитель).

4. В заявлении указываются:

для юридического лица - полное и, если имеется сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование, юридического лица, организационно-правовая форма юридического лица, его юридический адрес, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица и номер документа, подтверждающего факт внесения записи о юридическом лице в Единый государственный реестр юридических лиц; для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, адрес его места жительства, данные документа, удостоверяющего личность физического лица;

фактический (почтовый) адрес заявителя;

контактные телефоны, факс заявителя;

цель проведения сертификации (получение сертификата эксплуатанта, внесение изменений в сертификат эксплуатанта);

аэродром (посадочная площадка) базирования воздушных судов заявителя;

заявляемые виды авиационных работ;

заявляемые к использованию воздушные суда с указанием их типа (наименования), государственного и регистрационного опознавательных знаков;

авиационный персонал заявителя с указанием фамилий, имен и отчеств, а также квалификаций и видов работ, выполнение которых разрешено квалификационными отметками.

5. Для получения сертификата эксплуатанта к заявлению прилагаются заверенные надлежащим образом копии:

для юридического лица - документов о государственной регистрации; для

физического лица - документа, удостоверяющего личность;

свидетельств о регистрации гражданских воздушных судов;

сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов;

документов, подтверждающих страхование, предусмотренное статьями 131, 132 и 135 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»;

руководства по производству полетов;

сертификатов (свидетельств) членов экипажей воздушных судов и лиц инженерно-технического персонала с квалификационными отметками, подтверждающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении заявленных видов работ.

6. Для внесения изменений в сертификат эксплуатанта к заявлению прилагаются указанные в пункте 5 настоящих Правил документы, относящиеся к заявляемым изменениям.

7. Заявление рассматривается территориальным органом в срок до 10 рабочих дней с момента получения заявления, а при внесении изменений в сертификат эксплуатанта - в срок до 5 рабочих дней с момента получения заявления.

8. В процессе рассмотрения заявления и приложенных к нему документов территориальный орган определяет их соответствие сертификационным требованиям, установленным настоящими Правилами.

9. При положительных результатах рассмотрения заявления территориальный орган оформляет сертификат эксплуатанта, вносит изменения в сертификат эксплуатанта.

В сертификате эксплуатанта указываются:

слова «Министерство транспорта Российской Федерации» и наименование территориального органа, выдавшего сертификат эксплуатанта;

слова «Сертификат эксплуатанта N» и номер сертификата эксплуатанта;

для юридического лица - полное наименование юридического лица, его юридический адрес; для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, адрес его места жительства;

слова «соответствует требованиям воздушного законодательства Российской Федерации к физическим лицам, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы, и может осуществлять авиационные работы в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в спецификации настоящего сертификата эксплуатанта, являющейся его неотъемлемой частью.»;

слова «Настоящий сертификат эксплуатанта действителен до» и дата окончания действия сертификата эксплуатанта.

К сертификату эксплуатанта прикладывается спецификация, являющаяся неотъемлемой частью сертификата эксплуатанта, в которой указываются:

слова «Спецификация сертификата эксплуатанта», номер и дата выдачи сертификата эксплуатанта;

фактический (почтовый) адрес эксплуатанта;

контактные телефоны, факс эксплуатанта;

аэродром (посадочная площадка) базирования воздушных судов эксплуатанта;

разрешенные виды авиационных работ;

разрешенные к использованию воздушные суда с указанием их типа (наименования), государственного и регистрационного опознавательных знаков.

10. Оформленный сертификат эксплуатанта подписывается руководителем территориального органа с указанием даты, заверяется печатью территориального органа и выдается заявителю.

11. В случае отказа в выдаче сертификата эксплуатанта или внесения в него изменений территориальный орган направляет заявителю письменное уведомление с указанием причин отказа.

Решение об отказе принимается территориальным органом в случае недостоверности

содержащихся в заявлении данных или их несоответствия требованиям, указанным в пунктах 4 и 5 настоящих Правил.

Заявитель может обжаловать указанное решение в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

12. Сертификат эксплуатанта выдается сроком на 3 года.

13. Копия сертификата эксплуатанта, заявление и приложенные к нему документы хранятся в территориальном органе.

Информация о выдаче сертификата эксплуатанта или внесении в него изменений направляется территориальным органом в течение 3 рабочих дней в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложено ведение реестра выданных сертификатов.

14. В случае нарушения обладателем сертификата эксплуатанта ограничений, изложенных в сертификате эксплуатанта, а также воздушного законодательства Российской Федерации могут быть введены ограничения в действие сертификата эксплуатанта, его действие может быть приостановлено или сертификат эксплуатанта может быть аннулирован в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

15. Для получения дубликата сертификата эксплуатанта эксплуатант направляет в территориальный орган заявление о выдаче дубликата сертификата эксплуатанта, в котором указываются:

для юридического лица - организационно-правовая форма и наименование юридического лица; для физического лица - фамилия, имя и отчество физического лица, данные документа, удостоверяющего личность физического лица;

причина непригодности к дальнейшему использованию подлинника сертификата эксплуатанта (порча, утеря).

Выдача дубликата сертификата эксплуатанта осуществляется территориальным органом в срок до 5 рабочих дней с момента получения заявления о выдаче дубликата сертификата эксплуатанта.

На дубликате сертификата эксплуатанта в левом верхнем углу делается надпись «Дубликат».

III. Сертификационные требования

16. Эксплуатант имеет воздушные суда на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, оборудованные для выполнения заявленных видов работ и имеющие сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), обеспечивает поддержание летной годности, выполнение правил подготовки и выполнения полетов воздушных судов.

17. Эксплуатант принимает на работу авиационный персонал, имеющий свидетельства с квалификационными отметками, дающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении конкретных видов авиационных работ, осуществляет подготовку и переподготовку указанного авиационного персонала, формирует экипажи воздушных судов.

18. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

19. Эксплуатант имеет на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании производственные помещения, транспорт и иную технику, необходимые для выполнения заявленных видов авиационных работ.

20. Эксплуатант обеспечивает обязательные виды страхования, предусмотренные статьями 131, 132 и 135 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации».

21. Эксплуатант разрабатывает и утверждает руководство по производству полетов в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Подготовка

и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645), и обеспечивает его выполнение авиационным персоналом.

22. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование.

23. Эксплуатант обеспечивает предоставление экипажам воздушных судов метеорологической и аэронавигационной информации.

24. Эксплуатант организует заправку воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами.

Приложение N 2

ИЗМЕНЕНИЯ В ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 4 ФЕВРАЛЯ 2003 Г. N 11 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАНТАМ КОММЕРЧЕСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ» (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 24 МАРТА 2003 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 4314)

Утратили силу. - Приказ Минтранса России от 13.08.2015 N 246.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 26 сентября 2012 г. N 362

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 09.11.2016 N 343,
от 10.05.2017 N 182, от 05.10.2018 N 354)

В соответствии со статьей 71 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 30 (ч. I), ст. 4590, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318), в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации».

2. Признать приказ Федеральной аэронавигационной службы от 14 ноября 2007 г. N 109 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Осуществление радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 6 декабря 2007 г., регистрационный N 10627) утратившим силу.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

Приложение

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-362)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 09.11.2016 N 343,
от 10.05.2017 N 182, от 05.10.2018 N 354)

I. Общие положения

1.1. Федеральные авиационные правила «Порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» (далее - Правила) разработаны в соответствии с требованиями воздушного законодательства Российской Федерации, с учетом стандартов и рекомендуемой практики, содержащихся в приложении 10 «Авиационная электросвязь» к Конвенции о международной гражданской авиации, Правил аэронавигационного обслуживания, содержащихся в PANS ATM Doc 4444, определяют правила и порядок ведения радиосвязи и содержат типовую фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами управления воздушным движением (далее - диспетчер УВД) органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - орган ОВД) в воздушном пространстве Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, а также при работе на площади маневрирования аэродромов и на перронах различных транспортных и аэродромных средств.

1.2. Настоящие Правила обязательны для исполнения всеми абонентами и предназначены для сокращения продолжительности и упорядочения, повышения надежности и качества радиообмена по каналам речевой связи при взаимодействии между диспетчерами УВД и экипажами воздушных судов, лицами групп руководства полетами органов ОВД, персоналом наземных служб при работе на летном поле различных транспортных средств.

1.3. Требования настоящих Правил не распространяются на порядок ведения радиосвязи и фразеологию радиообмена между экипажами воздушных судов государственной авиации и экспериментальной авиации в воздушном пространстве, выделенном для этих видов авиации, и их пунктами управления, а также между специалистами наземных служб аэродромов государственной авиации и экспериментальной авиации при работе на летном поле различных транспортных средств.

II. Общие правила радиообмена

2.1. Авиационную электросвязь при радиообмене с диспетчерами УВД, лицами группы руководства полетами (далее - диспетчер) органов ОВД осуществляет командир воздушного судна или по его поручению один из членов экипажа воздушного судна, а по наземным каналам связи диспетчеры и уполномоченные на то должностные лица (специалисты) наземных служб аэропорта (аэродрома).

2.1.1. Радиопереговоры должны быть краткими, вестись с соблюдением правил произношения отдельных слов, четкой дикцией, исключением слов-паразитов и звуков запинания. Допускается использование слов приветствия и благодарности.

2.1.2. При радиообмене допускаются некоторые сокращения, благодаря их общепринятому использованию, ставшие частью авиационной терминологии, которые произносятся словами без использования алфавита для передачи букв, т.е. непосредственным чтением (например: ILS, QNH, RVR).

2.1.3. В аэропортах, где задействована автоматическая радиовещательная передача метеорологической и полетной информации в районе аэродрома для прилетающих и

вылетающих воздушных судов (АТИС) или автоматическая передача погоды по каналам радиосвязи очень высокого частотного (ОВЧ) диапазона (МВ-канал), экипаж воздушного судна сообщает о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу соответственно при вылете при первой связи с диспетчерским пунктом аэродрома, при прилете - при первой связи с органом диспетчерского обслуживания подхода аэродрома прилета (первым сектором органа подхода при прохождении нескольких секторов).

Если экипажем воздушного судна не сообщено о прослушивании информации АТИС или передачи погоды по МВ-каналу, то диспетчер запрашивает подтверждение прослушивания информации АТИС или погоды по МВ-каналу.

2.1.4. В целях повышения качества приема и предупреждения искажений или ошибочного понимания принимаемой информации следует:

перед началом передачи прослушать наличие радиообмена на подлежащей использованию частоте, убедиться в отсутствии сигнала занятости наземного канала связи, чтобы исключить возможность возникновения помех уже ведущейся передаче;

говорить ясно и отчетливо, скорость речи не должна превышать 100 слов в минуту;

сохранять громкость передачи информации на постоянном уровне;

до начала передачи сообщения нажать переключатель (тангенту) передачи и не отпускать его до окончания передачи сообщения.

2.1.5. Приоритет в ведении радиообмена с экипажами воздушных судов и наземными абонентами в соответствующей зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта устанавливается диспетчером данного диспетчерского пункта (сектора).

2.2. В тех случаях, когда по каналам радиотелефонной связи передаются по буквам имена собственные, позывные воздушных судов и средств аэронавигации, наименования геоточек, сокращения названий служб и слова, название которых вызывает сомнение, используется следующий алфавит:

Англий-ская буква	Слово	Произношение, выраженное буквами русского алфавита	Соответствует русской букве	Слово
A	Alfa (Alpha)	ЭЛФА	А	Анна
B	Bravo	БРАВО	Б	Борис
C	Charlie	ЧАРЛИ	Ц	Цапля
D	Delta	ДЭЛТА	Д	Дмитрий
E	Echo	ЭКО	Е	Елена
F	Foxtrot	ФОКСТРОТ	Ф	Федор
G	Golf	ГОЛФ	Г	Григорий
H	Hotel	ХОТЭЛ	Х	Харитон
I	India	ИНДИА	И	Иван
J	Juliett	ДЖУЛЬЕТ	Й	Иван краткий
K	Kilo	КИЛО	К	Константин
L	Lima	ЛИМА	Л	Леонид
M	Mike	МАЙК	М	Михаил
N	November	НОВЕМБЕР	Н	Николай
O	Oscar	ОСКАР	О	Ольга
P	Papa	ПАПА	П	Павел

Q	Quebec	КЕБЕК	Щ	Щука
R	Romeo	РОМИО	Р	Роман
S	Sierra	СЬЕРА	С	Семен
T	Tango	ТЭНГО	Т	Татьяна
U	Uniform	ЮНИФОРМ	У	Ульяна
V	Victor	ВИКТОР	Ж	Женя
W	Whiskey	ВИСКИ	В	Василий
X	X-ray	ЭКСРЭЙ	Ь	Мягкий знак
Y	Yankee	ЯНКИ	Ы	Еры
Z	Zulu	ЗУЛУ	З	Зинаида

2.3. При ведении радиообмена на русском языке при передаче цифровых значений используется простой разговорный язык.

Для исключения ошибок в восприятии эшелона полета и курса следования (курса при векторении, магнитного курса посадки), при ведении радиообмена как на русском, так и на английском языках при передаче числового значения эшелона полета менее 100 первый ноль не произносится, при передаче числового значения курса менее 100 градусов первый ноль произносится обязательно.

2.3.1. При ведении радиосвязи на английском языке числа во время передачи произносятся следующим образом:

Цифра или элемент цифры	Английское написание	Произношение (ударный слог напечатан заглавными буквами)
1	2	3
0	Zero	ЗИРО (оба слога ударные)
1	One	уАН
2	Two	ТУ
3	Three	ТРИ
4	Four	Фоэр
5	Five	ФАЙФ
6	Six	СИКС
7	Seven	СЭВэн
8	Eight	ЭЙТ
9	Nine	НАИНэр
Десятичная запятая	Decimal	ДЭЙсимал
Сто	Hundred	ХАНдрид
Тысяча	Thousand	ТАУзэнд

2.3.2. При ведении радиообмена на английском языке каждая цифра произносится отдельно, за исключением случаев, изложенных в пункте 2.3.3 настоящих Правил.

2.3.3. На английском языке информация о значениях высоты, высоты облачности,

видимости и дальности видимости на ВПП (RVR), если это целые сотни и целые тысячи, передается путем произношения каждой цифры, обозначающей количество сотен или тысяч, за которым соответственно следуют слова HUNDRED или THOUSAND.

При передаче сочетаний тысяч и целых сотен произносится каждая цифра в числе, обозначающем количество тысяч, после чего следует слово THOUSAND, а затем число сотен, после чего следует слово HUNDRED.

При назначении эшелона полета на полные сотни используется слово HUNDRED, например: FLIGHT LEVEL ONE HUNDRED.

Передача установки высотомера на значение 1000 гПа передается как ONE THOUSAND.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 05.10.2018 N 354)

При передаче кода приемоответчика, содержащего только целые тысячи, произносится цифра, в числе обозначающая количество тысяч, после чего следует слово THOUSAND.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 05.10.2018 N 354)

При передаче информации об относительном пеленге на объект или воздушное судно в конфликтной ситуации в значениях 12-часового циферблата двузначные числа произносятся как TEN, ELEVEN, TWELVE.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 05.10.2018 N 354)

2.3.4. Для идентификации канала передачи при ведении радиотелефонной ОВЧ-связи следует использовать шесть цифр, за исключением случаев, когда и пятая и шестая цифры являются нолями.

2.4. При передаче сообщений о времени указываются только минуты данного часа. В случае необходимости, когда возможно неправильное понимание значения времени, указываются часы и минуты.

2.4.1. При передаче сообщений о времени используется всемирное координированное время - УТЦ (UTC).

2.4.2. Проверка показаний бортовых часов в полете производится путем запроса у диспетчера соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) текущего времени. При проверках время указывается с точностью до ближайшей половины минуты.

2.5. В радиотелефонной связи используются соответственно следующие слова и фразы, имеющие указанные ниже значения:

Слова/фразы	Слова/фразы при применении английского языка	Значение
1	2	3
ПОДТВЕРДИТЕ	ACKNOWLEDGE	Сообщите, что вы получили и поняли это сообщение
ПОДТВЕРЖДАЮ	AFFIRM	Да
ОДОБРЕНО, РАЗРЕШЕНО	APPROVED	Разрешение на предлагаемые действия выдано
БРЕЙК	BREAK	Настоящим указывается промежуток между частями сообщения. Используется, когда нет четкого разделения между текстом и другими частями сообщения
БРЕЙК БРЕЙК	BREAK BREAK	Настоящим указываю на промежуток между сообщениями, передаваемыми различным воздушным судам в

		условиях интенсивного воздушного движения
ОТМЕНЯЮ	CANCEL	Переданное ранее разрешение аннулируется
ПРОВЕРКА	CHECK	Проверка системы или процедуры. (Ответа, как правило, не требуется.) Не должно использоваться в любых других условиях
РАЗРЕШЕНО	CLEARED	Разрешаю выполнение действий в соответствии с оговоренными условиями
ПОДТВЕРДИТЕ	CONFIRM	Прошу проверить правильность (разрешения, указания, действия, информации)
РАБОТАЙТЕ	CONTACT	Установить радиосвязь с...
ПРАВИЛЬНО	CORRECT	Понял «правильно» или «точно»
ПОПРАВКА	CORRECTION	В данной передаче (или указанном сообщении) была сделана ошибка. Правильным вариантом является следующий...
(в ред. Приказа Минтранса России от 05.10.2018 N 354)		
НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ	DISREGARD	Игнорируйте сообщение
КАК СЛЫШИТЕ	HOW DO YOU READ	Каково качество моей передачи?
ПОВТОРЯЮ	I SAY AGAIN	Повторяю для ясности или уточнения
ВЫДЕРЖИВАЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ, СОХРАНЯЙТЕ	MAINTAIN	Продолжайте в соответствии с установленными условиями или в буквальном значении, например, »выдерживайте правила визуальных полетов (ПВП) (следуйте ПВП)»
ПРОСЛУШИВАЙТЕ	MONITOR	Прослушивайте на частоте
НЕТ	NEGATIVE	»Нет», или «Не разрешаю», или «Не могу выполнить»
КОНЕЦ СВЯЗИ	OUT	Обмен сообщениями закончен и не жду ответа. Слово «КОНЕЦ СВЯЗИ» обычно не используется при связи на ОВЧ
ПОВТОРИТЕ	READ BACK	Повторите мне все или указанную часть этого сообщения в том виде, в каком вы ее приняли
НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ, ВНОШУ ИЗМЕНЕНИЯ	RECLEARED	В последнее разрешение внесены изменения, и данное новое разрешение заменяет выданное вам ранее разрешение или часть его
СООБЩИТЕ	REPORT	Передайте мне следующую информацию...
ПРОШУ	REQUEST	»Мне бы хотелось знать...» или «Я хотел бы получить...»
ПОНЯЛ	ROGER	Я принял всю вашу последнюю передачу. Ни при каких обстоятельствах не

		используется в ответе на вопрос, требующий «ПОВТОРЕНИЯ» или прямого утвердительного (ДА) или отрицательного (НЕТ) ответа
ПОВТОРИТЕ	SAY AGAIN	Повторите все или следующую часть вашей последней передачи
ГОВОРИТЕ МЕДЛЕННЕЕ	SPEAK SLOWER	Уменьшите скорость передачи
ЖДИТЕ	STANDBY	Ждите, я вас вызову. Вызывающий абонент, как правило, повторяет вызов, если ЗАДЕРЖКА очень длинная. »ЖДИТЕ» не является разрешением или отказом
ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, ВЫПОЛНИТЬ НЕ В СОСТОЯНИИ	UNABLE	Я не могу выполнить вашу просьбу, указание или разрешение.
ВЫПОЛНЯЮ	WILCO	Сокращение «буду выполнять». Ваше сообщение понял и буду выполнять
ПРОДУБЛИРУЙТЕ СЛОВА или СЛОВА БУДУТ ПРОДУБЛИРОВАНЫ	WORDS TWICE	а) При запросе: связь плохая. Прошу передавать каждое слово или группу слов дважды. б) Для информации: поскольку связь плохая, каждое слово или группа слов в данном сообщении будут передаваться дважды
ПЕРЕДАВАЙТЕ СВОЕ СООБЩЕНИЕ	PASS YOUR MESSAGE	Продолжайте передавать ваше сообщение. Относится к воздушным судам, находящимся на земле
МЕСТО	POSITION	Если произносит пилот: «Я сейчас передам вам свое местонахождение, вы готовы к приему?» Если произносит диспетчер: «Передаю ваше местонахождение»
ЗАПРЕЩАЮ		Дословный перевод слова «запрещаю» в английской радиотелефонной фразеологии отсутствует. На английском языке вместо: - «запуск запрещаю» следует сказать: »Unable to approve» и объяснить причину, например: «Unable to approve, snow removal in progress, expect one hour delay» - «Подождите с запуском, идет уборка снега, ожидайте задержку на час»; - «посадку запрещаю» надо сказать: «go around, runway is occupied» - «уходите на второй круг, ВПП занята»; абзацы четвертый - пятый исключены. - Приказ Минтранса России от 09.11.2016 N 343; - «руление запрещаю» надо сказать:

		»подождите» - «stand by» и объяснить причину - «Give way to MiG-29 and follow him» - «Уступите дорогу МиГ-29 и следуйте за ним»

2.6. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и абонентов, обеспечивающих производство полетов, установлены следующие радиотелефонные позывные:

Наименование диспетчерского пункта	Позывной	Соответствующий позывной на английском языке
1	2	3
Районный центр единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД)	КОНТРОЛЬ	CONTROL
Диспетчерский пункт подхода (ДПП), руководитель дальней зоны (КП, КДП аэродрома)	ПОДХОД	APPROACH
Диспетчерское обслуживание прибывающих воздушных судов	ПРИЛЕТ (ПОДХОД)	ARRIVAL
Диспетчерское обслуживание вылетающих воздушных судов	ВЫЛЕТ (ПОДХОД)	DEPARTURE
Диспетчерский пункт аэродрома	ВЫШКА	TOWER
Диспетчерский пункт управления движением на поверхности (площади маневрирования)	РУЛЕНИЕ	GROUND
Диспетчерский пункт обслуживания вылета	ДЕЛИВЕРИ	DELIVERY
Пункт диспетчера посадки, руководитель зоны посадки	ПОСАДКА	PRECISION
Служба полетной информации	ИНФОРМАЦИЯ	INFORMATION
Специализированное подразделение управления движением на перроне	ПЕРРОН	APRON
Диспетчерская служба компании	ДИСПЕТЧЕРСКАЯ	DISPATCH
Авиационная станция	РАДИО	RADIO
Диспетчерский пункт круга (ДПК), руководитель ближней зоны (КДП)	КРУГ	RADAR
Стартовый диспетчерский пункт (СДП), руководитель полетов (КДП), помощник руководителя полетов (СКП)	СТАРТ	START
Радиопеленгаторная станция	ПЕЛЕНГ	HOMER
Местный диспетчерский пункт (МДП), вспомогательный местный диспетчерский пункт (ВМДП)	РАЙОН	CONTROL

2.6.1. Для вызова диспетчера соответствующего диспетчерского пункта органа ОВД (управления полетами) экипаж воздушного судна называет его географическое местоположение (условное наименование) и присвоенный радиотелефонный позывной.

2.6.2. После установления устойчивой связи с диспетчером соответствующего диспетчерского пункта, исключающей возможность искажения содержания радиообмена, название географического местоположения (условное наименование) и радиотелефонный позывной диспетчерского пункта могут не называться.

2.7. Для ведения радиосвязи с диспетчерами диспетчерских пунктов органов ОВД экипажи воздушных судов используют следующие типы позывных:

при радиотелефонной связи:

а) установленные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) или полученные при регистрации официального названия (радиотелефонный позывной) авиакомпании и номер рейса (например: Аэрофлот-325);

б) пятизначный цифровой позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: 86535);

в) буквенный (буквенно-цифровой) позывной, как правило, соответствующий присвоенному регистрационному номеру воздушного судна (например: G-ABCD);

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)

г) название фирмы-изготовителя или модели воздушного судна перед буквенным (буквенно-цифровым) регистрационным номером воздушного судна (например: Цессна F-KYRS);

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)

при телеграфной связи - буквенный (буквенно-цифровой) позывной, указанный в разрешении на бортовые радиостанции, используемые на воздушных судах.

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)

2.7.1. После установления экипажем воздушного судна надежной радиосвязи и в процессе ведения радиообмена цифровые и буквенные значения позывных могут быть сокращены:

пятизначный цифровой позывной воздушного судна (например: 86534) до трех последних цифр (например: 534);

буквенный (буквенно-цифровой) позывной воздушного судна (например: G-F2CD или MD9TFD или Цессна F-KYRS) до первого и двух последних знаков (например: G-CD или M-FD или Цессна-RS).

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)

2.7.2. При нахождении на связи двух и более воздушных судов с позывными, имеющими одинаковые или созвучные (близкое сходство по звучанию) три последние цифры или две последние буквы, сокращение позывного воздушного судна запрещается. О работе полными позывными дает указание диспетчер диспетчерского пункта органа ОВД, в зоне (районе) которого находятся воздушные суда с созвучными позывными.

2.7.3. В тех случаях, когда позывной воздушного судна состоит из названия (радиотелефонного позывного) авиакомпании и номера рейса (например: «Аэрофлот-325), сокращение позывного воздушного судна не допускается.

2.7.4. Экипажи воздушных судов могут использовать свой сокращенный позывной только после того, как он был использован в обращении к нему конкретным органом ОВД.

2.8. При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные известны диспетчеру, используются определенные произношения позывных.

Например:

Данные	Английское	Русское произношение
BAW711	Speedbird	Спидберд семьсот
	SEVEN ONE ONE	одиннадцать
AFR504	Air France	Эйр Франс пятьсот четыре

FIVE ZERO FOUR

2.8.1. При выполнении полетов авиакомпаний, чьи радиотелефонные позывные неизвестны диспетчеру, используются следующие произношения позывных.

Например:

Данные	Английское	Русское произношение
DOB 9321	DELTA OSCAR	Делта Оскар Браво
	BRAVO NINE	девяносто три
	THREE TWO ONE	двадцать один
OAL242	OSCAR ALFA LIMA	Оскар Элфа Лима
	TWO FOUR TWO	двести сорок два

2.9. При передаче числовых значений размерность определяется следующими единицами измерения:

расстояние - км, мили;
высота полета - м; фут;
(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)
эшелон полета - номер эшелона;
скорость полета (приборная, истинная, путевая) - км/ч; узлы, число «М»;
вертикальная скорость - м/с; фут/мин.;
скорость ветра на эшелоне (высоте) полета - км/ч; узлы;
скорость ветра у земли - м/с;
направление ветра на эшелоне (высоте) полета (от истинного меридиана) - град.;
направление ветра у земли (от магнитного меридиана) - град.;
высота облачности - м;
количество облачности - октант;
видимость на ВПП (дальность видимости) - м, км;
давление на аэродроме - мм. рт. ст., гПа; мбар
температура - град. Цельсия (°С);
остаток топлива - в часах и минутах или тоннах и килограммах;
магнитный путевой угол (МПУ) взлета и посадки - град.;
номер ВПП - двузначное число.

2.9.1. После установления надежной двусторонней радиотелефонной связи между экипажем воздушного судна и диспетчером, исключающей возможность непонимания содержания передач, значения единиц измерений могут передаваться без их названия.

2.10. Первоначальный вызов органа ОВД после переключения на другой канал речевой связи «воздух - земля», не связанный с донесением о местоположении, содержит следующие элементы:

а) обозначение вызываемой станции;

б) позывной и слово «тяжелое» для воздушного судна, относящегося к категории тяжелых по турбулентности в следе;

в) эшелон полета, включая текущий эшелон и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;

г) скорость, курс, если назначены органом ОВД;

д) необходимая дополнительная информация.

При ответе диспетчера передаются:

номер (позывной) вызываемого воздушного судна;

условное наименование и позывной вызывающего диспетчерского пункта органа обслуживания воздушного движения;

сообщение (информация, указания и т.п.).

При ответе экипажа воздушного судна передаются:

информация в форме типовых слов (фраз) или повторение диспетчерских указаний;

номер (позывной) воздушного судна.

2.10.1. Если при установлении связи имеется уверенность в том, что вызов будет принят, допускается передача сообщения, не ожидая ответа на вызов.

2.10.2. В случаях, когда диспетчеру требуется передать сообщение всем воздушным судам, находящимся в зоне (районе) ответственности диспетчерского пункта, передается сообщение общего вызова.

Общие вызовы подтверждения не требуют. В случае неуверенности приема сообщения экипажами отдельных воздушных судов они вызываются диспетчером для полного или частичного подтверждения приема сообщения.

2.10.3. Если диспетчер не уверен в номере (позывном) воздушного судна, экипаж которого вызывал диспетчера, последний запрашивает его позывной, пока не установит его точное обозначение.

2.10.4. Над территорией Российской Федерации экипажи воздушных судов ведут связь на русском языке. При выполнении полетов по маршрутам ОВД, открытым для международных полетов и в районе международных аэропортов, радиообмен ведется как на английском, так и на русском языках.

Язык, выбранный экипажем воздушного судна при первом выходе на связь, сохраняется на протяжении всего полета в зоне ответственности конкретного диспетчерского пункта. Изменение языка при ведении радиообмена может производиться в целях безопасности полетов воздушных судов по инициативе любой из сторон. При этом переход к ведению радиосвязи на русском языке по инициативе диспетчера УВД возможен только в отношении воздушных судов авиакомпаний Российской Федерации. Повторное изменение языка полета в зоне ответственности одного диспетчерского пункта (сектора) не рекомендуется.

2.10.5. Диспетчеры не должны вызывать экипаж воздушного судна от начала взлета до набора высоты 200 метров или заданной высоты после разрешения взлета, а при заходе на посадку не должны вызывать экипаж воздушного судна при нахождении воздушного судна на предпосадочной прямой на высоте менее 200 м над превышением порога ВПП и при выполнении начальной стадии пробега, за исключением случаев разрешения или запрещения посадки, выдачи команд по выдерживанию траектории полета при заходе на посадку по посадочному радиолокатору и информирования экипажа воздушного судна об угрозе безопасности его полета.

2.10.6. Если существует вероятность того, что прием сообщения будет затруднен, то важные элементы этого сообщения должны передаваться дважды.

2.11. Экипаж воздушного судна непрерывно прослушивает канал (частоту) радиосвязи диспетчера того диспетчерского пункта, на связи которого он находится.

2.11.1. Переход на радиосвязь от одного диспетчерского пункта к другому осуществляется по указанию диспетчера диспетчерского пункта, на управлении которого воздушное судно находится.

2.11.2. При отсутствии указания диспетчера о переходе на частоту работы смежного диспетчерского пункта экипаж воздушного судна до осуществления такого перехода уведомляет диспетчера, на управлении которого он находится.

2.11.3. Если экипажу воздушного судна не представилось возможным установить связь на назначенной частоте, он обязан об этом доложить диспетчеру, под управлением которого он находился, и выполнять его указания.

2.12. На маршрутах, определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются непосредственно при пролете или как можно раньше после пролета каждого установленного пункта обязательной передачи донесений, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 2.12.2 настоящих Правил.

В тех случаях, когда это необходимо в целях обслуживания воздушного движения, соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений при пролете других точек.

2.12.1. На маршрутах, не определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются как можно раньше после первых 30 минут полета, а затем через каждый час полета, за исключением случая, предусмотренного пунктом 2.12.2 настоящих Правил.

В целях диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений через более короткие промежутки времени.

2.12.2. В тех случаях, когда имеется достаточная информация о ходе выполнения полета от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения (система наблюдения ОВД), в целях сокращения обязательных сеансов радиосвязи воздушные суда могут освобождаться от передачи донесений о местоположении в каждом установленном пункте обязательной передачи донесений или через установленные промежутки времени путем назначения органом ОВД конкретному воздушному судну передачи следующего местоположения в конкретном пункте обязательного донесения или путем введения для конкретных воздушных судов режима - «контроль вторичный (по вторичному)». При таком режиме экипажи воздушных судов докладывают органу ОВД пролет очередных пунктов обязательных донесений только по указанию (запросу) диспетчера. При этом следует учитывать метеорологическое требование, предъявляемое к выполнению текущих наблюдений с борта воздушных судов и представлению соответствующих данных.

При введении режима «контроль вторичный (по вторичному)» или иного указания об отсутствии необходимости докладов пунктов обязательного донесения перевод на связь смежному диспетчерскому пункту с указанием частоты его работы и места, где должен быть осуществлен такой переход, осуществляется в любое удобное для диспетчера УВД время, в том числе возможен и при первой связи с конкретным воздушным судном, но в любом случае не позднее выхода воздушного судна из зоны ответственности данного диспетчерского пункта.

С момента ввода режима - «контроль вторичный (по вторичному)» или освобождения от необходимости передачи донесений путем назначения конкретного пункта для следующего донесения экипаж воздушного судна выполняет полет согласно плану и ведет непрерывное прослушивание канала (частоты) авиационной электросвязи соответствующего диспетчерского пункта, в зоне ответственности которого осуществляется полет.

Если возникла необходимость в изменении эшелона (высоты) полета, то такое изменение осуществляется по запросу экипажа воздушного судна с разрешения диспетчера УВД или по его указанию.

При необходимости возобновления экипажем воздушного судна передачи о местоположении орган ОВД назначает ему очередной контрольный пункт для доклада.

2.12.3. Донесения о местоположении, предусматриваемые пунктами 2.12 и 2.12.1 настоящих Правил, включают следующие элементы информации:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) местоположение;

в) время;

г) эшелон полета или высоту, включая эшелон прохождения и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;

д) следующее местоположение и время пролета связанного с ним пункта.

2.12.4. Элемент информации, указанный в подпункте «г» пункта 2.12.3 настоящих Правил, можно опускать в том случае, когда информация об эшелоне полета или высоте полета, получаемая на основе данных о барометрической высоте, может постоянно доводиться до сведения диспетчеров УВД в виде формуляров сопровождения, привязанных к отметкам местоположения воздушных судов, а экипаж воздушного судна уверен или осведомлен об этом.

Однако данный элемент информации всегда включается в первоначальный вызов после переключения на другой канал речевой связи «воздух - земля».

2.12.5. В тех случаях, когда назначается подлежащая выдерживанию скорость, летный экипаж включает значение этой скорости в свои донесения о местоположении. Значение назначенной скорости также включается в первоначальный вызов после переключения на другой канал речевой связи «воздух - земля» независимо от того, требуется ли полное донесение о местоположении.

2.12.6. Если по условиям полета ранее переданное расчетное время пролета следующей основной точки (пункта обязательного донесения - ПОД) будет отличаться на две минуты и более, экипаж воздушного судна обязан сообщить диспетчеру органа ОВД (управления полетами) новое уточненное расчетное время пролета.

2.12.7. Фактическое время выхода на ПОД (подпункт «в» пункта 2.12.3 настоящих Правил) не сообщается диспетчеру экипажем воздушного судна в момент его пролета, а также, если доклад экипажа воздушного судна о пролете ПОД отличается от фактического времени его пролета менее чем на минуту.

В случае, если экипаж воздушного судна по тем или иным причинам не смог доложить о пролете ПОД, доклад о пролете данного ПОД должен быть сделан как можно скорее при первой возможности.

2.13. Экипаж воздушного судна при получении диспетчерских указаний обязан повторить сообщения, отличающиеся от типовых или требующие изменения ранее принятого решения (или задания на полет).

2.13.1. При любых обстоятельствах повторяются:

а) указания и разрешения органа ОВД относительно маршрута полета;

б) указания и разрешения относительно ожидания перед ВПП, пересечения и занятия ВПП, посадки на ВПП, взлета с ВПП, движения по ВПП;

в) рабочее направление ВПП, установки высотомера, кодов ВОРЛ, эшелона полета, указания относительно курса и скорости, переданные диспетчером или указанные в сообщениях АТИС, эшелоны перехода;

г) указания и разрешения на вход в конкретную зону (район) ответственности диспетчерского пункта (сектора).

2.13.2. Другие разрешения или указания, включая условные разрешения, повторяются или подтверждаются таким образом, чтобы не было сомнений в том, что они поняты и будут выполнены.

2.13.3. Если экипаж воздушного судна повторил разрешение или указание неправильно, то диспетчер передает слово «ошибка» («не правильно»), за которым следует содержание правильного разрешения или указания.

2.13.4. Если экипаж воздушного судна получает разрешение или указание, которое не может выполнить, он обязан доложить об этом диспетчеру, на обслуживании которого он находится, используя фразу «выполнить не могу» («не имею возможности») и указать причину.

2.13.5. Диспетчеры УВД и пилоты при выдаче (получении) разрешений и указаний и повторе таких разрешений и указаний всегда добавляют позывной того воздушного судна, которому предназначено это разрешение или указание, с целью исключения любой возможной путаницы при ведении радиотелефонной связи.

2.14. Когда при передаче допускается ошибка, произносится «поправка», затем повторяется последняя правильная группа или фраза, после чего передается правильный вариант.

(в ред. Приказа Минтранса России от 05.10.2018 N 354)

2.14.1. Если поправку целесообразно внести путем повторения всего сообщения, абонент перед передачей сообщения во второй раз использует фразу «поправка, повторяю».

(в ред. Приказа Минтранса России от 05.10.2018 N 354)

2.14.2. Если принимающий абонент сомневается в правильности принятого сообщения, он запрашивает полное или частичное повторение сообщения.

2.14.3. Если требуется повторение всего сообщения, произносится слово «повторите». Если требуется повторение части сообщения, абонент говорит: «повторите

все перед... (первое слово, принятое удовлетворительно)»; или «повторите... (слово перед пропущенной частью) до... (слово после пропущенной части)»; или «повторите все после... (последнее слово, принятое удовлетворительно)».

2.14.4. Если при проверке правильности повторения абонент замечает неправильные элементы, он передает в заключение повторения выражение «повторяю», за которым следует правильный вариант.

2.15. Включение для проверки радиостанции и осуществление пробной связи в радиосетях авиационной электросвязи должно выполняться так, чтобы проверка не мешала радиообмену при диспетчерском обслуживании.

2.15.1. Если есть необходимость в передаче проверочных сигналов (для настройки радиостанций), то их продолжительность не должна превышать 10 секунд. Радиотелефонная передача таких сигналов должна состоять из ряда цифр (один, два, три и т.д.) и позывного передающей радиостанции.

2.15.2. Пробная связь экипажа воздушного судна или авиатехника инженерно-авиационной службы (ИАС) на частоте соответствующего диспетчерского пункта должна выполняться в следующем порядке:

Передача:

позывной вызываемого диспетчерского пункта;

номер (позывной) воздушного судна;

слова:

«техническая проверка» (на земле);

«предполетная проверка» (перед вылетом);

«проверка связи» (в полете, при необходимости).

Ответ:

номер (позывной) воздушного судна;

позывной диспетчерского пункта;

сообщение о разборчивости передачи.

2.15.3. Ориентировочная проверка качества связи по степени смысловой разборчивости речи при передаче определяется следующими характеристиками:

1 - неразборчиво;

2 - разборчиво временами;

3 - разборчиво, но с трудом;

4 - разборчиво;

5 - абсолютно разборчиво.

III. Правила радиообмена при аварийной и срочной связи

3.1. Состояние бедствия и состояние срочности определяются как:

а) бедствие - состояние, при котором имеется серьезная и (или) непосредственная опасность и требуется немедленная помощь;

б) срочность - состояние, при котором не требуется оказания немедленной помощи, но необходима немедленная передача информации.

3.1.1. Радиотелефонный сигналы бедствия «MAYDAY» («МЭЙДЭЙ») и радиотелефонный сигнал срочности «PAN PAN» («ПАН ПАН») используются в начале первого сообщения о бедствии или при необходимости срочной передачи информации соответственно.

В начале каждого последующего сообщения с воздушного судна, находящегося в состоянии бедствия или при необходимости срочной передачи информации разрешается использовать радиотелефонный сигнал бедствия и радиотелефонный сигнал срочности.

Сообщения, адресованные воздушному судну, находящемуся в состоянии бедствия или срочности, в максимальной степени ограничиваются числом, объемом и содержанием в той степени, в какой это диктуется обстоятельствами.

3.1.2. Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а

сообщение о срочности преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.

3.1.3. Радиотелефонная передача сообщений о бедствии и срочных сообщений, как правило, производится в медленном темпе и отчетливо, при этом следует ясно произносить каждое слово для облегчения записи текста сообщения.

3.1.4. Воздушные суда передают сигнал бедствия на рабочей частоте радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД и остаются на ней до тех пор, пока не будет получено указание органа ОВД на переход на другую частоту или не будет сочтено экипажем воздушного судна, что более действенная помощь может быть оказана после передачи сообщения о бедствии на другой частоте.

В качестве альтернативы может использоваться аварийная частота 121,5 МГц, а над морем - 2182 кГц или 4125 кГц.

Передача сигнала бедствия сопровождается включением соответствующих сигналов аппаратуры ВРЛ и/или аппаратуры госопознавания.

Срочные сообщения передаются и принимаются на рабочих частотах радиообмена авиационной электросвязи для целей ОВД.

3.1.5. Если экипажем любого воздушного судна принято сообщение о бедствии или срочности, получение которых не подтверждено диспетчером соответствующего диспетчерского пункта, то он обязан подтвердить прием этого сообщения, после чего принять все меры по ретрансляции его по каналам авиационной электросвязи.

3.1.6. Сообщение о бедствии по возможности включает в себя следующие элементы, которые передаются в приведенном ниже порядке:

«МЕЙДЕЙ» - по возможности три раза;

название станции, которой адресуется сообщение;

позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие;

характер состояния бедствия;

намерения командира воздушного судна;

местоположение, эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;

любая другая полезная информация.

3.1.7. Сообщение по сигналу срочности по возможности включает в себя следующие элементы, которые передаются в приведенном ниже порядке:

«ПАН ПАН» - по возможности три раза;

название станции, которой адресуется сообщение;

позывной экипажа воздушного судна;

характер состояния срочности;

намерения командира воздушного судна;

местоположение, эшелон (высота) полета и курс воздушного судна;

любая другая полезная информация.

3.2. Если экипаж воздушного судна не может установить связь с диспетчером органа ОВД на выделенной частоте, он предпринимает попытку установить радиосвязь на частоте диспетчера смежного диспетчерского пункта с учетом требований пункта 2.11.3 настоящих Правил. При невозможности установления связи с диспетчером выполняются попытки установления связи с воздушными судами на частотах, соответствующих данному маршруту.

3.2.1. Если в результате попыток установить радиосвязь не удается, экипаж воздушного судна свое сообщение повторяет дважды на выделенной частоте, перед которым следует фраза «передаю блиндом».

3.2.2. В случае отсутствия двусторонней радиосвязи, вызванного отказом бортового приемника, экипаж воздушного судна должен продолжать передавать донесения в установленном порядке на установленной для использования частоте, перед которыми следует фраза «передаю блиндом». Такие сообщения должны передаваться дважды. В сообщениях указываются время или место очередной передачи, а также намерения командира воздушного судна в отношении продолжения полета.

3.3. Если диспетчер соответствующего диспетчерского пункта (сектора) не

может установить связь с воздушным судном на частотах, которые, как предполагается, прослушиваются экипажем воздушного судна, то он просит:

а) экипажи воздушных судов, находящихся на этом маршруте, попытаться установить радиосвязь с данным воздушным судном путем ретрансляции сообщений;

б) диспетчеров смежных диспетчерских пунктов (секторов) осуществить вызов экипажа воздушного судна на выделенных для них частотах.

3.3.1. Если попытки, указанные в пункте 3.3 настоящих Правил, оказываются неудачными, орган ОВД должен передавать «блиндом» сообщения, адресуемые воздушному судну, кроме сообщений, содержащих диспетчерские разрешения, на частоте (частотах), которая, как предполагается, прослушивается воздушным судном.

3.3.2. Если диспетчер соответствующего диспетчерского пункта (сектора) предполагает, что экипаж воздушного судна может осуществлять только прием сообщений и не имеет возможности выхода на связь, следует использовать данные имеющихся средств наблюдения ОВД для подтверждения приема сообщений.

3.4. При перехвате воздушного судна его экипаж обязан выполнять команды перехватчика, установив радиосвязь с ним или с соответствующим органом управления перехватом на аварийной частоте 121,5 МГц.

3.4.1. Если экипажу воздушного судна стало известно, что воздушное судно перехвачено, он докладывает об этом диспетчеру в зоне (районе) которого он находится.

3.5. При выполнении вертикального маневра, рекомендованного бортовой системой предупреждения столкновений воздушных судов (ТКАС), экипаж воздушного судна уведомляет об этом диспетчера соответствующего диспетчерского пункта, в зоне (районе) ответственности которого он находится, как можно скорее. При этом диспетчерские указания по маневрированию в этом случае могут быть выданы только воздушном судам, не участвующим в конфликтной ситуации.

3.6. Как только командиру воздушного судна становится известно, что у него на борту имеется пассажир с подозрением на инфекционное заболевание, командир воздушного судна должен сообщить об этом диспетчеру органа ОВД, с которым он в данный момент находится на связи, с просьбой передать сообщение на аэродром назначения.

Такое сообщение должно содержать сведения о номере (позывном) воздушного судна, аэродроме вылета, аэродроме назначения, расчетное время прибытия, количестве пораженных болезнью пассажиров, количестве людей на борту, а также слова «инфекционное заболевание».

3.6.1. Кроме направления командиром воздушного судна изначального уведомления диспетчеру органа ОВД во время выполнения полета по маршруту, каналы авиационной электросвязи, предназначенные для диспетчерского обслуживания, использоваться не должны.

IV. Правила ведения радиообмена с автотранспортными и аэродромными средствами

4.1. Правила ведения радиотелефонной связи должны соблюдаться всеми лицами, участвующими в обеспечении производства полетов на аэродроме, организующими и контролирующими выполнение работ на летном поле с использованием спецтранспорта и/или средств механизации (далее - транспортные средства).

Лица, выполняющие такие работы, а также водители транспортных средств обязаны вести непрерывное прослушивание установленной частоты внутриаэропортовой связи, а при работах на летной полосе ответственный за проведение работ на аэродроме обязан постоянно прослушивать радиообмен на частоте диспетчерского пункта аэродрома, осуществляющего диспетчерское обслуживание на ВПП.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.05.2017 N 182)

4.2. Прослушивание частот внутриаэропортовой связи, иных диспетчерских пунктов аэродрома производится для получения дополнительных указаний о порядке движения на

летном поле, информации о передвижении воздушных судов и транспортных средств.

4.3. Для ведения радиотелефонной связи каждому абоненту транспортного средства, выезжающему на летное поле, присваиваются следующие позывные:

«служебный» - машины должностных лиц с добавлением цифрового индекса (1, 2, 3 и т.п.), который определяется главным оператором аэропорта, применительно к конкретным должностным лицам;

«сопровождение» (N) - машина сопровождения;

«движение» (N) - машина ППРП (передвижной пункт руководителя полетов);

«аэродромная» (N) - машина аэродромной службы;

«метео» (N) - машина авиационной метеорологической станции гражданской (АМСГ);

«радио» (N) - машина базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (ЭРТОС);

«свет» (N) - машина службы электросветотехнического обеспечения полетов (ЭСТОП);

«охрана» (N) - машина ведомственной (вневедомственной) охраны;

«ПАЛ» (N) - машина радиолаборатории;

«служебный» (N) - машина для доставки авиационного персонала.

4.4. Транспортным средствам, используемым для эксплуатационного содержания аэродромов, позывные присваиваются в соответствии с нормативными документами, регламентирующими данную сферу деятельности.

4.5. Водители при вызове по каналам авиационной электросвязи диспетчера органа ОВД должны назвать себя, используя присвоенный позывной, указать свое местонахождение и маршрут следования к месту работы.

4.5.1. Если диспетчер органа ОВД при выходе на связь водителя занят, то он об этом обязан сообщить словом «ждать». Это означает, что водитель должен ждать вызова диспетчера и не начинать движение, пока не получит на это его разрешения.

4.5.2. При невозможности выдачи разрешения для следования автотранспортных средств до запрашиваемого места диспетчер органа ОВД может разрешить проследовать в установленный им пункт, после остановки в котором водитель повторно запрашивает разрешение для движения к месту назначения.

4.5.3. Разрешение на передвижение по перрону может включать всю необходимую информацию относительно других транспортных средств для обеспечения безопасного наземного движения.

4.6. Ни при каких обстоятельствах водитель транспортного средства не вправе пересекать летную полосу пока не получит и не подтвердит принятое на то разрешение. Доклад об освобождении летной полосы передается немедленно после полного ее освобождения.

4.6.1. Орган ОВД дает разрешение на пересечение летной полосы транспортным средствам в случае, если воздушное судно, заходящее на посадку, имеет достаточный интервал до приземления или после приземления и пробега места пересечения летной полосы.

4.6.2. Разрешение на пересечение летной полосы запрашивается после остановки до границы критической зоны РМС.

4.6.3. Когда транспортное средство движется по рабочей площади аэродрома, может возникнуть необходимость информировать его водителя о возможной опасной ситуации, тогда следует дать указание его водителю на немедленные действия.

V. Общая типовая фразеология

5.1. Фразеология разработана для обеспечения эффективного, ясного, четкого и недвусмысленного обмена информацией при ведении радиосвязи. В большинстве случаев приведенная в приложении к настоящим Правилам фразеология отражает

текст всего сообщения без позывных. Однако невозможно предусмотреть фразеологию для всех возможных ситуаций, которые могут возникнуть, и поэтому содержащиеся образцы фразеологии не носят исчерпывающего характера, а просто являются типичной фразеологией для использования при обычном радиотелефонном обмене. При необходимости экипаж воздушных судов и диспетчеры органов ОВД могут дополнять эту фразеологию «разговорным» языком.

Если используется разговорный язык, то необходимо руководствоваться теми же принципами, которые регулируют употребление фразеологии, т.е. сообщения должны быть ясными, четкими и недвусмысленными.

При радиотелефонном обмене очень важно понимать, что язык, используемый в радиотелефонии, может не являться родным языком для лиц, участвующих в обмене информацией. Понимание особых трудностей, возникающих при передаче информации лицами, использующими неродной язык, способствует повышению надежности обмена информацией.

Сообщения должны передаваться медленно и четко. Ясные сообщения, в которых нет идиоматических выражений, легче понимать, чем расплывчатые сообщения или сообщения, содержащие разговорные и жаргонные выражения.

5.2. Для удобства пользования фразеология группируется блоками по видам обслуживания воздушного движения. Однако при этом предусматривается, что ее пользователи (экипажи воздушных судов и диспетчеры УВД) знают и при необходимости применяют фразеологию из других блоков, кроме тех, которые конкретно относятся к виду предоставляемого обслуживания воздушного движения.

Построение фразы из блоков (применение тех или иных блоков, а также отдельных слов в отдельных блоках) зависит от конкретной ситуации и производится на усмотрение пилота/диспетчера.

Вся фразеология используется в сочетании с соответствующими позывными (воздушных судов, наземных транспортных средств, диспетчерских пунктов).

Позывные были опущены для того, чтобы было проще различать указанную в приложении к настоящим Правилам фразеологию.

5.3. В приложении к настоящим Правилам содержится фразеология, используемая пилотами, диспетчерами УВД и другим наземным персоналом.

5.4. При выполнении полетов в воздушном пространстве с применением сокращенных минимумов вертикального эшелонирования (далее - RVSM) или при вертикальном пересечении этого воздушного пространства пилоты воздушных судов, не «утвержденных» для полетов в воздушном пространстве RVSM, сообщают об отсутствии такого разрешения в соответствии с подпунктом «в» пункта 1.1.12 приложения к настоящим Правилам следующим образом:

а) при первоначальном вызове на любом канале в пределах воздушного пространства RVSM;

б) при всех запросах изменений эшелона полета;

в) при всех повторениях диспетчерских разрешений в отношении эшелона полета.

5.5. Диспетчеры УВД однозначно подтверждают получение сообщений с борта воздушных судов об отсутствии разрешения на выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM.

5.6. Условные фразы, например: «за выполняющим посадку воздушным судном» или «после вылетающего воздушного судна», не используются при движении, охватывающем действующую(ие) ВПП, за исключением случаев, когда данные воздушные суда или транспортные средства наблюдаются соответствующим диспетчером УВД или пилотом.

Воздушное судно или транспортное средство, из-за которого выдается условное разрешение, является первым воздушным судном/транспортным средством для прохождения перед другим соответствующим воздушным судном.

Условное разрешение выдается во всех случаях в следующем порядке и состоит из:

а) опознавательного индекса;

б) условия;

в) разрешения и краткого повторения условия, например:

«Аэрофлот-575, на посадочной прямой Туполев-54, разрешаю исполнительный после посадки».

Это подразумевает, что воздушному судну, получающему условное разрешение, необходимо опознать воздушное судно или транспортное средство, из-за которого выдается условное разрешение.

5.7. Содержащаяся в приложении к настоящим Правилам фразеология не включает указанные выше в настоящих Правилах фразы и обычные слова, применяемые в соответствии с правилами ведения радиотелефонной связи.

5.8. Слова, заключенные в круглые скобки, указывают на то, что для построения законченной фразы в нее следует включить конкретные сведения (например: эшелон, место или время и т.п.) или в других случаях на то, что можно использовать различные варианты данной фразы.

В квадратных скобках указаны возможные дополнительные слова или сведения, которые могут потребоваться в конкретных случаях.

ТИПОВАЯ ФРАЗЕОЛОГИЯ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)

1.1. Общая фразеология		
Ситуация	Фразеология	Phraseologies
1.1.1 УКАЗАНИЕ ЭШЕЛОНОВ И ВЫСОТЫ ПОЛЕТА (ДАЛЕЕ ИМЕНУЕМЫХ »(УРОВНЯМИ)»)	а) ЭШЕЛОН (номер); или б) (число) МЕТРОВ; или в) (число) ФУТОВ.	a) FLIGHT LEVEL (number); or б) (number) METRES; or в) (number) FEET.
1.1.2. ИЗМЕНЕНИЯ ЭШЕЛОНОВ И ВЫСОТЫ ПОЛЕТА, ДОНЕСЕНИЯ ВЕРТИКАЛЬНЫЕ СКОРОСТИ	а) НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ); затем при необходимости следует: 1) уровень	a) CLIMB (or DESCEND); followed as necessary by: 1) TO (level);
... указание приступить к набору высоты (или снижению) до уровня в пределах определенного допуска в вертикальной плоскости	2) И ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, или СЛЕДУЙТЕ) ВЫСОТУ В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень) 3) ЧТОБЫ ЗАНЯТЬ (уровень) В (или К) (время или основная точка); 4) ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ (или ЗАНЯТИЕ, или ПРОХОЖДЕНИЕ ИЛИ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ) (уровень); 5) С ВЕРТИКАЛЬНОЙ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ (или ФУТОВ В МИНУТУ) [МИНИМУМ (или МАКСИМУМ)];	2) TO AND MAINTAIN BLOCK (level) TO (level) 3) TO REACH (level) AT (or BY) (time or significant point); 4) REPORT LEAVING (or REACHING, or PASSING)(level); 5) AT (number) METRES PER SECOND (or FEET PER MINUTE) [MINIMUM (or MAXIMUM)];
... только для сверхзвуковых транспортных самолетов (СТС)	6) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО РАЗГОНА (или ТОРМОЖЕНИЯ).	6) REPORT STARTING ACCELERATION (or DECELERATION).
	б) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ), КАК МИНИМУМ, (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ)(позывной воздушного судна);	b) MAINTAIN AT LEAST (number) METRES (or FEET) ABOVE (or BELOW) (aircraft call sign).
	в) ЗАПРОСИТЕ ИЗМЕНЕНИЕ УРОВНЯ (или ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА или ВЫСОТУ) У (наименование органа) [В (время или основная точка)]; г) ПРЕКРАТИТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) НА (уровень);	c) REQUEST LEVEL (or FLIGHT LEVEL or ALTITUDE) CHANGE FROM (name of unit) [AT (time or significant point)]; d) STOP CLIMB (or DESCENT) AT (level);
	д) ПРОДОЛЖАЙТЕ НАБОР (или СНИЖЕНИЕ) (уровень);	e) CONTINUE CLIMB (or DESCENT) TO (level);
	е) УСКОРЬТЕ НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) [ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (уровень)];	f) EXPEDITE CLIMB (or DESCENT) [UNTIL PASSING (level)];
	ж) ПО ГОТОВНОСТИ НАБИРАЙТЕ (или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень);	g) WHEN READY CLIMB (or DESCEND) TO (level);
	з) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАСЧИТЫВАЙТЕ) НАБОР ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЕ) В (время или основная точка);	h) EXPECT CLIMB (or DESCENT) AT (time or significant point);
	<*> и) ПРОШУ СНИЖЕНИЕ В (время);	<*> i) REQUEST DESCENT AT (time);
...для команды предпринять действия в конкретное время или в конкретном месте	к) НЕМЕДЛЕННО;	j) IMMEDIATELY;
	л) ПОСЛЕ ПРОЛЕТА (основная точка);	k) AFTER PASSING (significant point);
	м) В (время или основная точка);	l) AT (time or significant point);
... для команды	н) ПО ГОТОВНОСТИ (указание);	m) WHEN READY (instruction);

предпринять действия по готовности		
...для команды воздушному судну набирать высоту и снижаться при самостоятельном обеспечении эшелонирования и выполнении полета в визуальных метеорологических условиях	о) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ [ОТ (уровень)] [ДО (уровень)];	n) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (level)] [TO (level)];
	п) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ И ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ В ВМУ ВЫШЕ (или НИЖЕ, или ДО (уровень)];	o) MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (or BELOW, or TO) (level);
...когда имеются сомнения относительно того, что воздушное судно может действовать согласно разрешению или указанию	р) ЕСЛИ НЕВОЗМОЖНО (альтернативные указания) И СООБЩИТЕ;	p) IF UNABLE (alternative instructions) AND ADVISE;
...когда пилот не может действовать согласно разрешению или указанию	<*> с) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ;	<*> q) UNABLE;
...после начала отклонения летным экипажем от любого разрешения или указания диспетчера УВД с целью соблюдения рекомендации по разрешению угрозы столкновения (RA) БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером)	<*> т) TCAS RA; у) ПОНЯЛ;	<*> r) TCAS RA; s) ROGER;
...после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС (радиообмен между пилотом и диспетчером)	<*> ф) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН, ВОЗВРАЩАЮСЬ НА (заданный диспетчером уровень); х) ПОНЯЛ (или альтернативные указания);	<*> t) CLEAR OF CONFLICT RETURNING TO (assigned clearance); u) ROGER (or alternative instructions);
...после выполнения маневра в соответствии с RA БСПС и возобновления выполнения выданного диспетчером УВД разрешения или указания (радиообмен между пилотом и диспетчером)	<*> ш) КОНФЛИКТ РАЗРЕШЕН (заданный диспетчером уровень) ЗАНЯЛ; щ) ПОНЯЛ (или альтернативные указания);	<*> v) CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED; w) ROGER (or alternative instructions);
...после получения разрешения или указания органа УВД, противоречащего RA БСПС, летный экипаж выполняет RA и непосредственно информирует диспетчера УВД (радиообмен между пилотом и диспетчером)	<*> э) ВЫПОЛНИТЬ НЕ МОГУ, RA TCAS; ю) ПОНЯЛ;	<*> x) UNABLE, TCAS RA; y) ROGER;
позиция исключена. - Приказ Минтранса России от 09.11.2016 N 343		
позиция исключена. - Приказ Минтранса России от 09.11.2016 N 343		
...разрешение набирать высоту по SID с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен набирать разрешенный эшелон и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль SID, и в зависимости от конкретного случая соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД	я) НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)	z) CLIMB VIA SID TO (level)
(введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		

...разрешение отменить ограничение(я) по высоте вертикального профиля SID при наборе высоты (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	аа) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ	aa) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)
...разрешение отменить конкретное(ые) ограничение(я) вертикального профиля SID при наборе высоты (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	бб) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и))	bb) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))
...разрешение отменить ограничения по скорости SID при наборе высоты (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	вв) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ	cc) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)
...разрешение отменить конкретные ограничения по скорости SID при наборе высоты (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	гг) [НАБИРАЙТЕ ПО SID (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и))	dd) [CLIMB VIA SID TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))
...разрешение набирать высоту и отменить ограничения по скорости и высоте SID (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	дд) НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) (или) НАБИРАЙТЕ (уровень), БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ	ee) CLIMB UNRESTRICTED TO (level) (or) CLIMB TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS
...разрешение снижаться по STAR с опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости, когда пилот должен снижаться до разрешенного эшелона и соблюдать опубликованные ограничения по высоте, выдерживать боковой профиль STAR и соблюдать опубликованные ограничения по скорости или выполнять указания по управлению скоростью, выданные органом УВД (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	ее) СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)	ff) DESCEND VIA STAR TO (level)
...разрешение отменить ограничения по высоте STAR при снижении (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	жж) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ	gg) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)
...разрешение отменить конкретные ограничения по высоте STAR при снижении (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	зз) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ (точка(и))	hh) [DESCEND VIA STAR TO (level)] CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT (point(s))
...разрешение отменить ограничения по скорости STAR при снижении (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	ии) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ	ii) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)
...разрешение отменить конкретные ограничения по скорости STAR при снижении (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	кк) [СНИЖАЙТЕСЬ ПО STAR (уровень)] БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и))	jj) [DESCEND VIA STAR TO (level)], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT (point(s))
...разрешение снижаться и отменить ограничения по скорости и высоте STAR (введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)	лл) СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ	kk) DESCEND UNRESTRICTED TO (level), or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS
	--- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	--- <*> Denotes pilot transmission.
1.1.3 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ И/ИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ ЧАСТОТЫ	а) РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота) [СИЮ]; б) В (или НАД) (время или место) [или ПРИ] [ПРОХОЖДЕНИЕ/ОСВОБОЖДЕНИЕ/ДОСТИЖЕНИЕ (уровень)] РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота);	a) CONTACT (unit call sign) (frequency) [NOW]; b) AT (or OVER) (time or place) [or WHEN] [PASSING/LEAVING/REACHING (level)] CONTACT (unit call sign) (frequency);

Примечание: Воздушному судну может быть дана команда «БЫТЬ НА ПРИЕМЕ» на определенной частоте, когда предполагается, что диспетчер УВД скоро сам выйдет на связь, и »ПРОСЛУШИВАТЬ» определенную частоту, когда на этой частоте осуществляется радиовещательная передача информации.	в) ПРИ ОТСУТСТВИИ СВЯЗИ (указания); г) БУДЬТЕ НА СВЯЗИ (позывной органа) (частота); <*> г) ПРОШУ ПЕРЕХОДА НА (частота); д) ИЗМЕНИТЬ ЧАСТОТУ РАЗРЕШАЮ; ж) КОНТРОЛИРУЙТЕ (или ПРОСЛУШИВАЙТЕ) (позывной органа) (частота); <*> з) КОНТРОЛИРУЮ (или ПРОСЛУШИВАЮ) (частота); и) ПО ГОТОВНОСТИ РАБОТАЙТЕ С (позывной органа) (частота); к) ОСТАВАЙТЕСЬ НА ДАННОЙ ЧАСТОТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	c) IF NO CONTACT (instructions); d) STAND BY FOR (unit call sign) (frequency); <*> e) REQUEST CHANGE TO (frequency); f) FREQUENCY CHANGE APPROVED; g) MONITOR (unit call sign) (frequency); <*> h) MONITORING (frequency); i) WHEN READY CONTACT (unit call sign) (frequency); j) REMAIN THIS FREQUENCY. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.1.4 РАЗНОС КАНАЛОВ 8,33 Кгц Примечание. В данном пункте термин «point» используется только в контексте концепции разнесения каналов в 8,33 кГц и не представляет собой какое-либо изменение к существующим положениям или фразеологии ИКАО, касающимся использования термина «decimal».		
...для запроса подтверждения возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц	а) ПОДТВЕРДИТЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	a) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE;
...для указания возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц	<*> б) ПОДТВЕРЖДАЮ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	<*> b) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE;
...для указания отсутствия возможности работы с разносом каналов 8,33 кГц	<*> в) ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;	<*> c) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE;
... для запроса возможности использования ОВЧ	г) ПОДТВЕРДИТЕ ОВЧ;	d) CONFIRM UHF;
...для указания возможности использования ОВЧ	<*> д) ПОДТВЕРЖДАЮ ОВЧ;	<*> e) AFFIRM UHF;
...для указания отсутствия возможности использования ОВЧ	<*> е) ОВЧ ОТСУТСТВУЕТ;	»f) NEGATIVE UHF;
... для запроса статуса в отношении исключения 8,33 кГц	ж) ПОДТВЕРДИТЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	g) CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;
...для указания статуса исключения 8,33 кГц	<*> з) ПОДТВЕРЖДАЮ ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ;	<*> h) AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;
...для указания статуса отсутствия исключения 8,33 кГц	<*> и) ИСКЛЮЧЕНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ ОТСУТСТВУЕТ;	<*> i) NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED;
... для указания того, что определенное диспетчерское разрешение дано в связи с тем, что в противном случае необорудованное и/или не имеющее особого	к) ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ТРЕБОВАНИЕ ВОСЕМЬ ТОЧКА ТРИДЦАТЬ ТРИ.	j) DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT.

разрешения воздушное судно войдет в воздушное пространство, где требуется обязательное наличие на борту соответствующего оборудования	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.1.5 ИЗМЕНЕНИЕ РАДИОТЕЛЕФОННОГО ПОЗЫВНОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА ...указание об изменении радиотелефонного позывного воздушного судна ... уведомление воздушному судну об использовании вновь радиотелефонного позывного, указанного в плане полета	а) ИЗМЕНИТЕ ВАШ ПОЗЫВНОЙ НА (или РАБОТАЙТЕ ПОЗЫВНЫМ) (новый позывной) [ДО ПОЛУЧЕНИЯ ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ] б) ИСПОЛЬЗУЙТЕ ПОЗЫВНОЙ, УКАЗАННЫЙ В ПЛАНЕ (позывной) [в (основная точка)]	a) CHANGE YOUR CALL SIGN TO (new call sign) [UNTIL FURTHER ADVISED]; b) REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN (call sign) [AT (significant point)].
1.1.6 ИНФОРМАЦИЯ о ДВИЖЕНИИ ...для передачи информации о движении ...для подтверждения приема информации о движении	а) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (информация); б) О ДВИЖЕНИИ НЕ СООБЩАЕТСЯ (НЕТ ИНФОРМАЦИИ О ДВИЖЕНИИ); <*> в) СМОТРЮ; <*> г) ДВИЖЕНИЕ НАБЛЮДАЮ (или БОРТ НАБЛЮДАЮ); <*> д) НЕ НАБЛЮДАЮ [причины]; е) [ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ] ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (уровень) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время); ж) ДВИЖЕНИЕ (классификация) БЕСПИЛОТНЫЙ НЕУПРАВЛЯЕМЫЙ АЭРОСТАТ (АЭРОСТАТЫ) БЫЛ [или РАСЧЕТНОЕ] НАД (место) В (время) ПО СООБЩЕНИЯМ (эшелон(ы)) [или ЭШЕЛОН НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ (направление) (любая другая относящаяся к делу информация). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) TRAFFIC (information); b) NO REPORTED TRAFFIC; <*> c) LOOKING OUT; <*> d) TRAFFIC IN SIGHT; <*> e) NEGATIVE CONTACT [reasons]; f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time); g) TRAFFIC IS (classification) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [or ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REPORTED (level(s)) [or LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) (other pertinent information, if any). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.1.7 МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ	а) ВЕТЕР (число) ГРАДУСОВ (скорость) (единицы измерения); б) ВЕТЕР НА (эшелон полета) (число) ГРАДУСОВ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ). Информация о ветре всегда предоставляется путем указания средних значений направления или скорости и их любых существенных изменений; в) ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) [направление]; г) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) [ВПП (номер)] (расстояние) (единицы измерения); д) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) ВПП (номер) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ (или) НЕ СООБЩЕНЫ; е) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (или RVR) [ВПП (номер)] (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) (единицы измерения), (третья точка) (расстояние) (единицы	a) [SURFACE] WIND (number) DEGREES (speed) (units); b) WIND AT (level) (number) DEGREES (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); Wind is always expressed by giving the mean direction and speed and any significant variations thereof. c) VISIBILITY (distance) (units) [direction]; d) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (distance) (unit of measurement); e) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY (number) NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED); f) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units);

	измерения). Данные нескольких наблюдений RVR всегда являются репрезентативными соответственно для зоны приземления, центральной зоны и концевой зоны выкатывания за пределы ВПП/остановки. В тех случаях, когда данные даются для трех точек наблюдения, эти точки можно не указывать при условии, что сообщения передаются в следующей последовательности: зона приземления, центральная зона и концевая зона выкатывания за пределы ВПП/остановки;	Multiple RVR observations are always representative of the touchdown zone, midpoint zone and the roll-out/stop end zone respectively. Where reports for three locations are given, the indication of these locations may be omitted, provided that the reports are passed in the order of touchdown zone, followed by the midpoint zone and ending with the roll-out/stop end zone report.
... в том случае, когда данные об RVR на любом участке отсутствуют, эта информация дается в соответствующей последовательности	ж) ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ (RVR) [ВПП (номер)] (первая точка) (расстояние) (единицы измерения), (вторая точка) (расстояние) ДАННЫЕ ОТСУТСТВУЮТ, (третья точка) (расстояние) (единицы измерения);	g) RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY (number)] (first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units);
	з) ПОГОДА (подробные данные);	h) PRESENT WEATHER (details);
	и) ОБЛАЧНОСТЬ (количество, [(тип)] и высота нижней границы) (единицы измерения) (или ЯСНО).	i) CLOUD (amount, [(type)] and height of base) (units) (or SKY CLEAR);
	к) CAVOK (или ПОГОДА ХОРОШАЯ) CAVOK произносится как КАВ-О-КЕЙ;	j) CAVOK; CAVOK pronounced CAV-O-KAY.
	л) ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число) (и/или ТОЧКА РОСЫ [МИНУС] (число));	k) TEMPERATURE [MINUS] (number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number));
	м) QNH (число) [единицы измерения];	l) QNH (number) [units];
	н) QFE (число) [(единицы измерения)];	m) QFE (number) [(units)];
	о) (тип воздушного судна) ДОКЛАДЫВАЛ (описание) ОБЛЕДЕНЕНИЕ (или ТУРБУЛЕНТНОСТЬ) [В ОБЛАКАХ] (район) (время);	n) (aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD](area) (time);
	п) ДОЛОЖИТЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА (или В КАКИХ УСЛОВИЯХ).	o) REPORT FLIGHT CONDITIONS.
1.1.8 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ	а) СЛЕДУЮЩЕЕ ДОНЕСЕНИЕ (или ДОЛОЖИТЕ) (основная точка);	a) NEXT REPORT AT (significant point);
... для команды не передавать донесения о местоположении до достижения конкретного места	б) НЕ ДОКЛАДЫВАЙТЕ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (указать)];	b) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];
	в) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ.	c) RESUME POSITION REPORTING.
1.1.9 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДОНЕСЕНИЯ	а) ДОЛОЖИТЕ (основная точка);	a) REPORT PASSING (significant point);
... для команды передавать донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии	б) ДОЛОЖИТЕ (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка);	b) REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);
... для передачи донесения в конкретном месте или на конкретном расстоянии	<*> в) (расстоянии) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или основная точка);	<*> c) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);
	г) ДОЛОЖИТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ РАДИАЛА (три цифры) VOR (наименование VOR);	d) REPORT PASSING [three digits) RADIAL (name of VOR) VOR;
... для команды передать донесение о данном местоположении	д) ДОЛОЖИТЕ РАССТОЯНИЕ (GNSS или DME) ОТ (основная точка) или (наименование станции DME);	e) REPORT (GNSS or DME) DISTANCE FROM (significant point) or (name of DME station);
... для команды передать донесение о текущем местоположении	<*> е) (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) ОТ (наименование станции DME) (или	<*> f) (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant

	основная точка). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	point). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.1.10 ИНФОРМАЦИЯ ОБ АЭРОДРОМЕ	а) [(место)] ВПП (или ПОЛОСА) (номер) (состояние); б) [(место)] СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (или ПОЛОСЫ) (номер) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ; в) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние); г) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место); д) ОСТОРОЖНО (указать причины) СПРАВА (или СЛЕВА), (или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП [номер]; е) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТСТВИЕ) (место и любые необходимые рекомендации); ж) СОСТОЯНИЕ ВПП (время наблюдения) ВПП (номер) (тип осадков) ДО (толщина слоя) МИЛЛИМЕТРОВ. РАСЧЕТНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ ХОРОШЕЕ (или МЕЖДУ СРЕДНИМ И ХОРОШИМ, или СРЕДНЕЕ, или МЕЖДУ СРЕДНИМ И ПЛОХИМ, или ПЛОХОЕ];	a) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) (condition); b) [(location)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (number) NOT CURRENT; c) LANDING SURFACE (condition); d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (location); e) CAUTION (specify reasons) RIGHT (or LEFT), (or BOTH SIDES) OF RUNWAY [number]; f) CAUTION WORK IN PROGRESS (or OBSTRUCTION) (position and any necessary advice); g) RUNWAY REPORT AT (observation time) RUNWAY (number) (type of precipitant) UP TO (depth of deposit) MILLIMETRES. ESTIMATED SURFACE FRICTION GOOD (or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR)];
(пп. «ж» в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	з) ПО ДОКЛАДУ (тип воздушного судна) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (время) ХОРОШАЯ (или СРЕДНЯЯ, или ПЛОХАЯ);	h) BRAKING ACTION REPORTED BY (aircraft type) AT (time) GOOD (or MEDIUM, or POOR);
	и) исключен. - Приказ Минтранса России от 09.11.2016 N 343;	
	к) ВПП (или РД) (номер) МОКРАЯ [СТОЯЧАЯ ВОДА, или СНЕГ УДАЛЕН (соответственно длина или ширина), или ОБРАБОТАНА, или УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (или ВЛАЖНОГО СНЕГА, или УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или МОКРОГО ЛЬДА, или СКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУГРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ)];	j) RUNWAY (or TAXIWAY) (number) WET [STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)];
(пп. «к» в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	л) НАБЛЮДЕНИЕ С ВЫШКИ (метеорологическая информация); м) ПО ДОКЛАДАМ БОРТОВ\БОРТЫ ДОКЛАДЫВАЛИ (метеорологическая информация).	k) TOWER OBSERVES (weather information); l) PILOT REPORTS (weather information).
1.1.11 ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ СОСТОЯНИЕ ВИЗУАЛЬНЫХ И НЕВИЗУАЛЬНЫХ СРЕДСТВ	а) (указать визуальное или невизуальное средство) ВПП (номер) (описание неисправности); б) (тип) ОГНИ (неисправность); в) GBAS/SBAS/MLS/ILS КАТЕГОРИИ (категория) (пригодность к эксплуатации); г) ОГНИ РД (описание неисправности); д) (тип системы визуальной индикации глиссады) ВПП (номер) (описание неисправности).	a) (specify visual or non-visual aid) RUNWAY (number) (description of deficiency); b) (type) LIGHTING (unserviceability); c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (category) (serviceability state); d) TAXIWAY LIGHTING (description of deficiency); e) (type of visual approach slope indicator) RUNWAY (number) (description of deficiency).
1.1.12 ПОЛЕТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО МИНИМУМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (далее - RVSM) ...убедиться в том, что	а) ПОДТВЕРДИТЕ РАЗРЕШЕНИЕ RVSM;	a) CONFIRM RVSM APPROVED;

воздушное судно имеет разрешение на полеты RVSM		
...для сообщения о наличии разрешения на полеты RVSM	<*> б) ПОДТВЕРЖДАЮ RVSM;	<*> b) AFFIRM RVSM;
...для сообщения об отсутствии разрешения на полеты RVSM, после которого следует дополнительная информация	<*> в) RVSM ОТСУТСТВУЕТ [(дополнительная информация, например государственное воздушное судно)];	<*> c) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)];
...для отказа в диспетчерском разрешении на вход в воздушное пространство RVSM	г) ДАТЬ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО RVSM НЕ МОГУ, ВЫДЕРЖИВАЙТЕ [или СНИЖАЙТЕСЬ, или НАБИРАЙТЕ] (уровень);	d) UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level);
...для сообщения в тех случаях, когда сильная турбулентность влияет на возможности воздушного судна соблюдать требования к выдерживанию высоты в условиях RVSM	<*> д) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ТУРБУЛЕНТНОСТИ;	<*> e) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE;
...для сообщения о том, что бортовое оборудование не соответствует техническим требованиям к минимальным характеристикам бортовых систем	<*> е) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ (или ИЗ-ЗА) ОБОРУДОВАНИЯ;	<*> f) UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT;
...для запроса от воздушного судна информации, как только оно восстановит статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот будет готов возобновить полеты RVSM	ж) СООБЩИТЕ, КОГДА СМОЖЕТЕ ВОССТАНОВИТЬ RVSM;	g) REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM;
...для запроса подтверждения о том, что воздушное судно восстановило статус утвержденного для полетов в условиях RVSM или пилот готов возобновить полеты RVSM	з) ПОДТВЕРДИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ВОССТАНОВЛЕНИЯ RVSM;	h) CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM;
...для сообщения о возможности возобновления полетов RVSM после чрезвычайных обстоятельств, связанных с оборудованием или метеорологическими условиями	<*> и) ГОТОВ ВОССТАНОВИТЬ RVSM.	<*> i) READY TO RESUME RVSM.
	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.1.13 СТАТУС ОБСЛУЖИВАНИЯ GNSS	а) GNSS СИГНАЛ НЕНАДЕЖЕН (или GNSS МОЖЕТ НЕ ОБЕСПЕЧИВАТЬСЯ [ИЗ-ЗА ПОМЕХ (ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS)]); 1) В ОКРЕСТНОСТИ (место) (радиус) [МЕЖДУ (уровни)] или 2) В РАЙОНЕ (описание или название) [МЕЖДУ (уровни)];	a) GNSS REPORTED UNRELIABLE (or GNSS MAY NOT BE AVAILABLE [DUE TO INTERFERENCE (BY GPS (or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION)]); 1) IN THE VICINITY OF (location) (radius) [BETWEEN (levels)]; or 2) IN THE AREA OF (description or name) [BETWEEN (levels)];
	б) БАЗОВАЯ GNSS (или SBAS, или GBAS) [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ДЛЯ (указать операцию) [С (время) ДО (время) (или ДО ПОСЛЕДУЮЩЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ)];	b) BASIC GNSS (or SBAS, or GBAS)) [BY GPS (or GLONASS or GLONASS + GPS) CONSTELLATION] UNAVAILABLE FOR (specify operation) [FROM (time) TO (time) (or UNTIL FURTHER NOTICE)];
	<*> в) БАЗОВАЯ GNSS [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ	<*> c) BASIC GNSS [BY GPS or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION] UNAVAILABLE [DUE TO (reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT) (or ANOMALY)];

	СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM) (или АНОМАЛИЯ)]; <*> г) GBAS (или SBAS) [ПО СОЗВЕЗДИЮ GPS или ГЛОНАСС или ГЛОНАСС + GPS] НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ; д) ПОДТВЕРДИТЕ НАВИГАЦИЮ GNSS; (пп. «д» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343) е) <*> ПОДТВЕРЖДАЮ НАВИГАЦИЮ GNSS. (пп. «е» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343) ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> d) GBAS (or SBAS) [BY GPS or GLONASS or GLONASS + GPS CONSTELLATION] UNAVAILABLE; e) CONFIRM GNSS NAVIGATION; f) <*> AFFIRM GNSS NAVIGATION. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.1.14 УХУДШЕНИЕ НАВИГАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	ВЫДЕРЖИВАТЬ RNP НЕ МОГУ (указать тип) (или RNAV) (или RNP (указать тип) (или RNAV) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [ИЗ-ЗА (причина, например ПОТЕРЯ RAIM или СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ RAIM)].	UNABLE RNP (specify type) (or RNAV) [DUE TO (reason, e.g. LOSS of RAIM or RAIM ALERT)].
1.1.15 МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА указание на минимальный запас топлива	а) <*> МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА; б) ПОНЯЛ [ЗАДЕРЖКА НЕ ОЖИДАЕТСЯ или ОЖИДАЕТСЯ (информация о задержке). (п. 1.1.15 введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343) ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) MINIMUM FUEL; b) ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (delay information). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.2 Районное диспетчерское обслуживание		
1.2.1 ВЫДАЧА РАЗРЕШЕНИЙ	а) (наименование органа) РАЗРЕШАЕТ (позывной воздушного судна); б) (позывной воздушного судна) РАЗРЕШАЮ; в) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (подробности измененного разрешения) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ]; г) НОВОЕ РАЗРЕШЕНИЕ (измененный участок маршрута) ДО (основная точка первоначального маршрута) [ОСТАЛЬНАЯ ЧАСТЬ РАЗРЕШЕНИЯ НЕ МЕНЯЕТСЯ]; д) ВХОДИТЕ В КОНТРОЛИРУЕМОЕ ПРОСТРАНСТВО (или КОНТРОЛИРУЕМУЮ ЗОНУ) [ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) [В (время)]; е) ВЫХОДИТЕ ИЗ КОНТРОЛИРУЕМОГО ПРОСТРАНСТВА (или КОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ) [ЧЕРЕЗ (основная точка или маршрут)] НА (уровень) (или В НАБОРЕ, или СО СНИЖЕНИЕМ); ж) ВЫХОДИТЕ НА МАРШРУТ (указать) В (основная точка) НА (уровень) [В (время)].	a) (name of unit) CLEARS (aircraft call sign); b) (aircraft call sign) CLEARED TO; c) RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; d) RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]; e) ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)]; f) LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING); g) JOIN (specify) AT (significant point) AT (level) [AT (time)].
1.2.2 УКАЗАНИЕ МАРШРУТА И ГРАНИЦЫ ДЕЙСТВИЯ РАЗРЕШЕНИЯ	а) ОТ (место) ДО (место); б) ДО (место), затем при необходимости следует: 1) ПРЯМО; 2) ЧЕРЕЗ (маршрут и/или основные точки); 3) ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ МАРШРУТ. (пп. 3 в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343) 4) ЧЕРЕЗ (расстояние) ДУГА DME (направление) (наименование станции DME);	a) FROM (location) TO (location); b) TO (location), followed as necessary by: 1) DIRECT; 2) VIA (route and/or significant points); 3) VTA FLIGHT PLANNED ROUTE; 3) FLIGHT PLANNED ROUTE; 4) VIA (distance) DME ARC (direction) OF (name of DME station);

	в) (маршрут) ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО ВСЛЕДСТВИЕ (причина) ВОЗМОЖНЫЙ ВАРИАНТ[Ы] (маршруты) ВЫБРАННЫЙ СООБЩИТЕ.	c) (route) NOT AVAILABLE DUE (reason) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (routes) ADVISE.
1.2.3 ВЫДЕРЖИВАНИЕ УКАЗАННЫХ УРОВНЕЙ	а) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) [ДО (основная точка)]; б) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка); в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО (минуты) ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (основная точка); г) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО (время); д) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ ОТ (наименование органа); е) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ДО ДАЛЬНЕЙШИХ УКАЗАНИЙ; ж) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (ИЛИ СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) (уровень) ПОКА НАХОДИТЕСЬ В КОНТРОЛИРУЕМОМ ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ; з) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЙТЕ, СЛЕДУЙТЕ) В ИНТЕРВАЛЕ ОТ (уровень) ДО (уровень). Термин «ВЫДЕРЖИВАЙТЕ» не должен использоваться вместо терминов «СНИЖАЙТЕСЬ» или »НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ» при передаче воздушному судну указания изменить уровень.	a) MAINTAIN (level) [TO (significant point)]; b) MAINTAIN (level) UNTIL PASSING (significant point); c) MAINTAIN (level) UNTIL (minutes) AFTER PASSING (significant point); d) MAINTAIN (level) UNTIL (time); e) MAINTAIN (level) UNTIL ADVISED BY (name of unit); f) MAINTAIN (level) UNTIL FURTHER ADVISED; g) MAINTAIN (level) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE; h) MAINTAIN BLOCK (level) TO (level). Note - The term «MAINTAIN» is not to be used in lieu of «DESCEND» or «CLIMB» when instructing an aircraft to change level.
1.2.4 УКАЗАНИЕ КРЕЙСЕРСКИХ ЭШЕЛОНОВ	а) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень); б) ПРОЛЕТ (или ПРОХОЖДЕНИЕ) (основная точка) В (время) ИЛИ ПОЗДНЕЕ (или РАНЬШЕ) НА (уровень); в) НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ В КРЕЙСЕРСКОМ РЕЖИМЕ МЕЖДУ (уровень) (или ВЫШЕ (уровень)); г) СЛЕДУЙТЕ НА (расстояние) КИЛОМЕТРЫ (МИЛИ) (GNSS или DME) [(направление)] ОТ (наименование станции DME) ИЛИ (расстояние) [(направление)] ОТ (основная точка) НА (или ВЫШЕ, или НИЖЕ) (уровень).	a) CROSS (significant point) AT (or ABOVE, or BELOW) (level); b) CROSS (significant point) AT (time) OR LATER (or BEFORE) AT (level); c) CRUISE CLIMB BETWEEN (levels) (or ABOVE (level)); d) CROSS (distance) KILOMETRES (MILES), (GNSS or DME) [(direction)] OF (name of DME station) OR (distance) [(direction)] OF (significant point) AT (or ABOVE or BELOW) (level).
1.2.5 АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ	<*> а) АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ (намерения); б) ВНИМАНИЮ ВСЕХ БОРТОВ, НАХОДЯЩИХСЯ ВБЛИЗИ [или В] (основная точка или место) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ С (уровень) (затем, при необходимости, следуют конкретные указания, разрешения, информации о движении и т.д.). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> a) EMERGENCY DESCENT (intentions); b) ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (significant point or location) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (level) (followed as necessary by specific instructions, clearances, traffic information, etc.). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.2.6 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО НЕПОСРЕДСТВЕННО ПОСЛЕ ПОСТУПЛЕНИЯ ЗАПРОСА	ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ В (или тип разрешения) (время).	EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time).

1.2.7 ЕСЛИ РАЗРЕШЕНИЕ НА ОТКЛОНЕНИЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДАНО	НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ, ДВИЖЕНИЕ (направление) (тип воздушного судна) (эшелон) РАСЧЕТНОЕ (или НАД) (основная точка) В (время) ПОЗЫВНОЙ (позывной) СООБЩИТЕ О НАМЕРЕНИЯХ.	UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS.
1.2.8 УКАЗАНИЯ ПО ЭШЕЛОНИРОВАНИЮ	а) СЛЕДУЙТЕ ЧЕРЕЗ (основная точка) В (время) [ИЛИ ПОЗЖЕ (или ИЛИ РАНЬШЕ)];	a) CROSS (significant point) AT (time) [OR LATER (or OR BEFORE)];
	б) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОЛЕТА (основная точка) В (время или уровень);	b) ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level);
	в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число) [ИЛИ БОЛЬШЕ (или ИЛИ МЕНЬШЕ)] [ДО (основная точка)];	c) MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)];
	г) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ ЧИСЛО МАХА (число);	d) DO NOT EXCEED MACH (number).
	д) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫХОД НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка) [С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ];	e) CONFIRM ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET];
(пп. «д» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	е) <*> ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ основная точка) И (основная точка) [С НУЛЕВЫМ СМЕЩЕНИЕМ);	f) <*> ESTABLISHED ON THE TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point) [WITH ZERO OFFSET];
(пп. «е» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	ж) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК) МЕЖДУ (основная точка) И (основная точка). ДОЛОЖИТЕ О ВЫХОДЕ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК);	g) MAINTAIN TRACK BETWEEN (significant point) AND (significant point). REPORT ESTABLISHED ON THE TRACK;
(пп. «ж» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	з) <*> ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ ПУТИ (ТРЕК);	h) <*> ESTABLISHED ON THE TRACK;
(пп. «з» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	и) ПОДТВЕРДИТЕ НУЛЕВОЕ СМЕЩЕНИЕ;	i) CONFIRM ZERO OFFSET;
(пп. «и» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	к) <*> ПОДТВЕРЖДАЮ НУЛЕВОЕ СМЕЩЕНИЕ.	j) <*> AFFIRM ZERO OFFSET.
(пп. «к» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
(сноска введена Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
1.2.9 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ ПО ЛИНИИ ПУТИ (СМЕЩЕННОЙ), ПАРАЛЛЕЛЬНОЙ РАЗРЕШЕННОМУ МАРШРУТУ	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛЕТА С ПАРАЛЛЕЛЬНЫМ СМЕЩЕНИЕМ;	a) ADVISE IF ABLE TO PROCEED PARALLEL OFFSET;
	б) СЛЕДУЙТЕ СО СМЕЩЕНИЕМ (расстояние) ВПРАВО/ВЛЕВО ОТ (маршрут) (линия пути) [ОСЕВАЯ ЛИНИЯ] [В (основная точка или время)] [ДО (основная точка или время)];	b) PROCEED OFFSET (distance) RIGHT/LEFT OF (route) (track) [CENTRE LINE] [AT (significant point or time)] [UNTIL (significant point or time)];
	в) ПРЕКРАТИТЕ ПОЛЕТ СО СМЕЩЕНИЕМ (указания о возобновлении полета по разрешенному маршруту или другая информация).	c) CANCEL OFFSET (instructions to rejoin cleared flight route or other information).
1.3. Фразеология для прибывающих и вылетающих воздушных судов, на аэродроме и в окрестностях аэродрома		
1.3.1 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ВЫЛЕТОМ	а) [ПОСЛЕ ВЫЛЕТА] РАЗВОРОТ ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три цифры) [или С КУРСОМ ВЗЛЕТА) (или С МПУ ВЗЛЕТА) ДО (уровень или основная точка) [(при необходимости другие указания)];	a) [AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)];
	б) ПО ДОСТИЖЕНИИ (или ПОСЛЕ ЗАНЯТИЯ, или ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ или ПОСЛЕ ПРОХОЖДЕНИЯ) (уровень или основная точка) (указания);	b) AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions);
	в) ВПРАВО (или ВЛЕВО) КУРС (три	c) TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three

	цифры) НА (уровень) [ДЛЯ ВЫХОДА НА (линия пути, маршрут, авиатрасса и т.д.)];	digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)];
	г) (название и номер стандартного маршрута вылета) [ВЫЛЕТ];	d) (standard departure name and number) [DEPARTURE];
	д) ЛИНИЯ ПУТИ (три цифры) [МАГНИТНЫХ (или ИСТИННЫХ)] ГРАДУСОВ НА (или ОТ) (основная точка) ДО (время или ВЫХОДА НА (контрольная точка или основная точка или уровень)) [ПРЕЖДЕ ЧЕМ ВЗЯТЬ КУРС];	e) TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE];
	е) РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (обозначение);	f) CLEARED VIA (designation);
...разрешение напрямую следовать с предварительным уведомлением о будущем указании возобновить полет по SID	ж) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ (уровень) ОЖИДАЙТЕ ВОЗВРАЩЕНИЕ НА SID [(обозначение sid)] [В (точка пути)]	g) CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)]
	затем	then
	ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА SID [(обозначение sid)] [В (точка пути)]	REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)]
(введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	з) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути) НАБИРАЙТЕ (уровень)	h) CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level)
	затем	then
	ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА SID (обозначение sid) В (точка пути)	REJOIN SID (sid designator) AT (waypoint)
(введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
1.3.2 УКАЗАНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ЗАХОДОМ НА ПОСАДКУ	а) РАЗРЕШАЮ (или) (обозначение) ПРИБЫТИЕ;	a) CLEARED (or) (designation) ARRIVAL;
(пп. «а» в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	б) РАЗРЕШАЮ ДО (граница действия разрешения) (обозначение);	b) CLEARED TO (clearance limit) (designation);
(пп. «б» в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	в) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) (подробная информация о маршруте следования);	c) CLEARED (or PROCEED) (details of route to be followed);
(пп. «в» в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	ва) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), СНИЖАЙТЕСЬ (уровень), ОЖИДАЙТЕ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ВОЗВРАЩЕНИЕ НА STAR [(обозначение star)] В (точка пути)	ca) CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), EXPECT TO REJOIN STAR [(star designator)] AT (waypoint)
(введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
...разрешение следовать напрямую с предварительным уведомлением о будущем указании возвратиться на STAR	затем	then
	ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА STAR [(обозначение star)] [В (точка пути)]	REJOIN STAR [(star designator)] [AT (waypoint)]
	вб) РАЗРЕШАЮ ПРЯМО НА (точка пути), СНИЖАЙТЕСЬ (уровень)	cb) CLEARED DIRECT (waypoint) DESCEND TO (level)
	затем	then
	ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА STAR (обозначение star) В (точка пути)	REJOIN STAR (star designator) AT (waypoint)
(введено Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	г) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) [ВПП (номер)];	d) CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)];
	д) РАЗРЕШАЮ (тип захода на посадку) ВПП (номер) ВИЗУАЛЬНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ВПП (номер);	e) CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number);
	е) ЗАХОД РАЗРЕШАЮ [ВПП (номер)];	f) CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)];
	ж) НАЧИНАЙТЕ ЗАХОД В (время);	g) COMMENCE APPROACH AT (time);
	<*> з) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВПП (номер)];	<*> h) REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];

	и) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД С ПРЯМОЙ [(тип захода на посадку)] [ВПП (номер)];	i) CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)];
	к) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ;	j) REPORT VISUAL;
	л) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ [ОГНИ] ВПП;	k) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
...когда пилот запрашивает разрешение на визуальный заход на посадку	<*> м) ПРОШУ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД;	<*> l) REQUEST VISUAL APPROACH;
	н) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер);	m) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number);
...запрос сведений о способности пилота выполнить визуальный заход на посадку	о) СООБЩИТЕ О ВОЗМОЖНОСТИ (или ГОТОВЫ, МОЖЕТЕ) ВЫПОЛНИТЬ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер);	n) ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number);
...в случае следующих один за другим визуальных заходов на посадку, когда пилот следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно	п) РАЗРЕШАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД ВПП (номер), ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ИНТЕРВАЛ САМОСТОЯТЕЛЬНО ОТ (тип воздушного судна и при необходимости категория турбулентности в следе) [ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О ТУРБУЛЕНТНОСТИ В СЛЕДЕ];	o) CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (aircraft type and wake turbulence category as appropriate) [CAUTION WAKE TURBULENCE];
	р) ДОЛОЖИТЕ (основная точка); [НА ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ или НА ЛИНИИ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ];	p) REPORT (significant point); [OUTBOUND, or INBOUND];
	с) ДОЛОЖИТЕ НАЧАЛО СТАНДАРТНОГО РАЗВОРОТА;	q) REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN;
	<*> т) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ СНИЖЕНИЕ В ВМУ;	<*> r) REQUEST VMC DESCENT;
	у) ОБЕСПЕЧИВАЙТЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОСТОЯТЕЛЬНО;	s) MAINTAIN OWN SEPARATION;
	ф) ОСТАВАЙТЕСЬ В ВМУ;	t) MAINTAIN VMC;
	х) ВЫ ЗНАКОМЫ СО СХЕМОЙ ЗАХОДА (наименование);	u) ARE YOU FAMILIAR WITH (name) APPROACH PROCEDURE;
	<*> ш) ПРОШУ ЗАХОД (тип захода на посадку) [ВПП (номер)];	<*> v) REQUEST (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)]
	<*> щ) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ (некодированный индекс MLS/RNAV);	<*> w) REQUEST (MLS/RNAV plain language designator);
	ю) РАЗРЕШАЮ (некодированный индекс MLS/RNAV).	x) CLEARED (MLS/RNAV plain language designator).
	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.3 РАЗРЕШЕНИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛЕТОМ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ	а) ОЖИДАЙТЕ ВИЗУАЛЬНО [НАД] (место), (или МЕЖДУ (два заметных ориентира));	a) HOLD VISUAL [OVER] (position), (or BETWEEN (two prominent landmarks));
... визуально	б) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] В СООТВЕТСТВИИ С ОПУБЛИКОВАННОЙ СХЕМОЙ ОЖИДАЙТЕ ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время);	b) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] AS PUBLISHED EXPECT APPROACH (or FURTHER CLEARANCE) (time);
... по опубликованной схеме ожидания над средством или контрольной точкой	<*> в) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ОЖИДАНИЮ;	<*> c) REQUEST HOLDING INSTRUCTIONS;
... когда требуется подробное разрешение на ожидание	г) РАЗРЕШАЮ (или СЛЕДУЙТЕ) ДО (основная точка, название средства или контрольной точки) [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] (указанный) РАДИАЛ, КУРС, ЛИНИЯ ПУТИ ПРИБЛИЖЕНИЯ (три цифры) В	d) CLEARED (or PROCEED) TO (significant point, name of facility or fix) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [(specified) RADIAL, COURSE, INBOUND TRACK (three digits) DEGREES] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT

	ГРАДУСАХ] [ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания); д) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или НАБИРАЙТЕ ВЫСОТУ или СНИЖАЙТЕСЬ) (уровень)] ОЖИДАЙТЕ [(направление)] [ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] [ВРЕМЯ ПО ЛИНИИ ПУТИ УДАЛЕНИЯ (число) МИНУТ] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания); е) РАЗРЕШАЮ ДО (три цифры) РАДИАЛА (название) VOR НА (расстояние) ОТ КОНТРОЛЬНОЙ ТОЧКИ DME ОЖИДАЙТЕ МЕЖДУ (расстояние) И (расстояние) DME [ПРАВОСТОРОННЯЯ (или ЛЕВОСТОРОННЯЯ) СХЕМА] ОЖИДАЙТЕ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД НА ПОСАДКУ (или ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ) В (время) (при необходимости, дополнительные указания). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	(time) (additional instructions, if necessary); e) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD [(direction)] [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] [OUTBOUND TIME (number) MINUTES] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary); f) CLEARED TO THE (three digits) RADIAL OF THE (name) VOR AT (distance) DME FIX [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.4 ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	а) ЗАДЕРЖКА НЕ ПРЕДВИДИТСЯ; б) ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (время); в) ИЗМЕНЕННОЕ ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА (время); г) ЗАДЕРЖКА НЕ УСТАНОВЛЕНА (причины); д) ОЖИДАЙТЕ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАДЕРЖКУ НА ПРИБЫТИЕ (минуты).	a) NO DELAY EXPECTED; b) EXPECTED APPROACH TIME (time); c) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time); d) DELAY NOT DETERMINED (reasons); д) EXPECT DELAY (time).
1.3.5 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	ВКЛЮЧИТЕ ПОСАДОЧНЫЕ ФАРЫ.	SHOW LANDING LIGHTS.
1.3.6 ВИЗУАЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ	а) ПОДТВЕРДИТЕ ДВИЖЕНИЕМ ЭЛЕРОНОВ (или РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ); б) ПОДТВЕРДИТЕ ПОКАЧИВАНИЕМ С КРЫЛА НА КРЫЛО; в) ПОДТВЕРДИТЕ МИГАНИЕМ ПОСАДОЧНЫХ ФАР.	a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER); b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS; c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS.
1.3.7 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ		
... для запроса разрешения на запуск двигателей	<*> а) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК; <*> б) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ЗАПУСК, ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS);	<*> a) [aircraft location] REQUEST START UP; <*> b) [aircraft location] REQUEST START UP, IN FORMATION (ATIS identification);
... ответы органа ОВД	в) РАЗРЕШАЮ; г) ЗАПУСКАЙТЕ (время); д) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ (РАССЧИТЫВАЙТЕ) ЗАПУСК В (время); е) ЗАПУСКАЙТЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; ж) ПРЕДПОЛАГАЕМЫЙ ВЫЛЕТ (время) ЗАПУСК ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ.	c) START UP APPROVED; d) START UP AT (time); e) EXPECT START UP AT (time); f) START UP AT OWN DISCRETION; g) EXPECT DEPARTURE (time) START UP AT OWN DISCRETION.

	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.8 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД Примечание. Когда этого требуют местные процедуры, разрешение на буксировку хвостом вперед необходимо получать у аэродромного диспетчерского пункта. ... воздушное судно/орган ОВД	<*> а) [местонахождение воздушного судна] ПРОШУ ВЫТАЛКИВАНИЕ; б) ВЫТАЛКИВАНИЕ РАЗРЕШАЮ; в) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ); г) ВЫТАЛКИВАНИЕ ПО СВОЕМУ УСМОТРЕНИЮ; д) ОЖИДАЙТЕ ЗАДЕРЖКУ (число) МИНУТ ВСЛЕДСТВИЕ (причина). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> a) [aircraft location] REQUEST PUSHBACK; b) PUSHBACK APPROVED; c) STAND BY; d) PUSHBACK AT OWN DISCRETION; e) EXPECT (number) MINUTES DELAY DUE (reason). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.9 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ БУКСИРОВКЕ ... ответ органа ОВД	<+> а) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ БУКСИРОВКУ [название авиакомпании] (тип воздушного судна) ОТ (место) ДО (место); б) БУКСИРОВКУ РАЗРЕШАЮ ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования); в) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ; г) ЖДИТЕ (или БУДЬТЕ НА СВЯЗИ). ---------- <+> Означает запрос от комплекса «воздушное судно/буксировщик».	<+> a) REQUEST TOW [company name] (aircraft type) FROM (location) TO (location); b) TOW APPROVED VIA (specific routing to be followed); c) HOLD POSITION; d) STAND BY. ---------- <+> Denotes transmission from aircraft/tow vehicle combination.
1.3.10 ЗАПРОС ПРОВЕРКИ ВРЕМЕНИ И/ИЛИ ДАННЫХ ОБ АЭРОДРОМЕ ДЛЯ ВЫЛЕТА ... когда радиовещательная информация ATIS не обеспечивается	<*> а) ПРОШУ ПРОВЕРКУ ВРЕМЕНИ; б) ВРЕМЯ (время); <*> в) ПРОШУ ИНФОРМАЦИЮ ДЛЯ ВЫЛЕТА; г) ВПП (номер), ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения), QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)], ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число), [ВИДИМОСТЬ (расстояние) (единицы измерения) (или ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП или RVR (расстояние) (единицы измерения)] [ВРЕМЯ (время)]. Если видимость и RVR измеряются в нескольких точках, для взлета следует использовать значения, репрезентативные для зоны пробега/дальнего конца ВПП. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> a) REQUEST TIME CHECK; b) TIME (time); <*> c) REQUEST DEPARTURE INFORMATION; d) RUNWAY (number), WIND (direction and speed (units) QNH (or QFE), (number) [(units)] TEMPERATURE [MINUS] (number), [VISIBILITY (distance) (units) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (distance) (units)] [TIME (time)]. Note - If multiple visibility and RVR observations are available, those that represent the roll-out/stop end zone should be used for take-off. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.11 РУЛЕНИЕ ... при вылете	<*> а) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если «тяжелое»] [местонахождение воздушного судна] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [намерения];	<*> a) [aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions];

	<*> б) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если «тяжелое»] [местонахождение воздушного судна] (правила полетов) В (аэродром назначения) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [намерения];	<*> b) [aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions];
	в) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [номер] [ВПП (номер)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер))] [ВРЕМЯ (время)];	c) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))][TIME (time)];
... если требуются подробные указания по рулению	<*> г) [тип воздушного судна] [категория турбулентности в следе, если «тяжелое»] ПРОШУ ПОДРОБНЫХ УКАЗАНИЙ ПО РУЛЕНИЮ;	<*> d) [aircraft type] [wake turbulence category if «heavy»] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS;
	д) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [номер] [ВПП (номер)] ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) [ВРЕМЯ (время)] [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер) (или ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер))];	e) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))];
... если не обеспечивается информация об аэродроме из других альтернативных источников, например ATIS	ж) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ (РАЗРЕШАЮ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ) [(номер)] (затем дается соответствующая информация об аэродроме) [ВРЕМЯ (время)];	f) TAXI TO HOLDING POINT [(number)] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)];
	з) ВЫПОЛНИТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ) НАЛЕВО (или НАПРАВО);	g) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND) LEFT (or RIGHT);
	и) РУЛИТЕ ПО (ПО) (обозначение РД);	h) TAXI VIA (identification of taxiway);
	к) РУЛИТЕ ПО ВПП (ПО ПОЛОСЕ) (номер);	i) TAXI VIA RUNWAY (number);
	л) РУЛИТЕ К ВОКЗАЛУ [или другое место, например, ПЛОЩАДКА ДЛЯ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ) [МЕСТО СТОЯНКИ (номер)];	j) TAXI TO TERMINAL (or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA) [STAND (number)];
... для полетов вертолетов	<*> м) РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ПО ВОЗДУХУ (или ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ОТ (или ЧЕРЕЗ) ДО (соответственно место или маршрут);	<*> k) REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate);
	н) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ДО (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) (или ЧЕРЕЗ) (соответственно место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)];	l) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];
	о) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ ЧЕРЕЗ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ)(прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди);	m) AIR TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel);
... после посадки	<*> п) РАЗРЕШИТЕ НА 180 ПО ПОЛОСЕ;	<*> n) REQUEST BACKTRACK;
	р) ПО ПОЛОСЕ НА 180 РАЗРЕШЕНО;	o) BACKTRACK APPROVED;
... общая фразеология	<*> т) [(местонахождение воздушного судна)] РАЗРЕШИТЕ РУЛЕНИЕ ДО (место назначения на аэродроме);	<*> q) [(aircraft location)] REQUEST TAXI TO (destination on aerodrome);
	у) РУЛИТЕ ПРЯМО ВПЕРЕД;	r) TAXI STRAIGHT AHEAD;
	ф) РУЛИТЕ, СОБЛЮДАЯ ОСТОРОЖНОСТЬ;	s) TAXI WITH CAUTION;;
	х) ПРОПУСТИТЕ (описание и местонахождение другого	t) GIVE WAY TO (description and position of other aircraft);

	воздушного судна); <*> ш) ПРОПУСКАЮ (движение); <*> щ) ДВИЖЕНИЕ (или БОРТ) (или тип воздушного судна) ВИЖУ; э) ЗАРУЛИВАЙТЕ НА ПЛОЩАДКУ ОЖИДАНИЯ; ю) СЛЕДУЙТЕ ЗА (описание другого воздушного судна или транспортного средства); я) ОСВОБОДИТЕ ВПП (или ПОЛОСУ); <*> аа) ВПП (или ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ; бб) УСКОРЬТЕ РУЛЕНИЕ [(причина)]; <*> вв) УСКОРЯЮ; гг) [ОСТОРОЖНО] ЗАМЕДЛИТЕ РУЛЕНИЕ [причина]; <*> дд) ЗАМЕДЛЯЮ. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> u) GIVING WAY TO (traffic); <*> v) TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT; w) TAXI INTO HOLDING BAY; x) FOLLOW (description of other aircraft or vehicle); y) VACATE RUNWAY; <*> z) RUNWAY VACATED; aa) EXPEDITE TAXI [(reason)]; <*> bb) EXPEDITING; cc) [CAUTION] TAXI SLOWER [reason]; <*> dd) SLOWING DOWN. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.12 ОЖИДАНИЕ ... для ожидания в установленном месте перед ВПП	<++> а) ОЖИДАЙТЕ (направление) ОТ (место, номер ВПП и т.д.); <++> б) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ; <++> в) ОЖИДАЙТЕ В (расстояние) ОТ (место); <++> г) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место); <*> д) ОЖИДАЮ; е) ОЖИДАЮ (место). ---------- <++> Требуется конкретное подтверждение со стороны пилота. <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом. Для подтверждения указаний ОЖИДАЙТЕ, ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ и ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (место) употреблять предусматриваемые правилами ведения связи слова ВАС ПОНЯЛ и ВЫПОЛНЯЮ недостаточно. В каждом случае для подтверждения используют соответственно фразу ОЖИДАЮ или ОЖИДАЮ ПЕРЕД (место).	<++> a) HOLD (direction) OF (position, runway number, etc.); <++> b) HOLD POSITION; <++> c) HOLD (distance) FROM (position); <++> d) HOLD SHORT OF (position); <*> e) HOLDING; <*> f) HOLDING SHORT. ---------- <++> Requires specific acknowledgement from the pilot. <*> Denotes pilot transmission. The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF (position). In each case the acknowledgement shall be by the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.
1.3.13 ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ВПП	<*> а) РАЗРЕШИТЕ ПЕРЕСЕЧЬ ВПП (ПОЛОСУ)(номер); Если с диспетчерского пункта аэродрома пересекающее ВПП воздушное судно не видно (например, ночью, при плохой видимости), данное указание должно всегда включать команду доложить об освобождении ВПП воздушным судном. б) ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер) [ДОЛОЖИТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ]; в) УСКОРЬТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ВПП (номер) ВОЗДУШНОЕ СУДНО (тип воздушного судна) В (расстояние) КИЛОМЕТРАХ (или МИЛЯХ) НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ; г) РУЛИТЕ ДО ТОЧКИ ОЖИДАНИЯ [номер] [ВПП (номер)] ЧЕРЕЗ (конкретный маршрут следования) [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП (номер)] или	<*> a) REQUEST CROSS RUNWAY (number); If the control tower is unable to see the crossing aircraft (e.g. night, low visibility), the instruction should always be accompanied by a request to report when the aircraft has vacated the runway. b) CROSS RUNWAY (number) [REPORT VACATED]; c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY (number) TRAFFIC (aircraft type) (distance) KILOMETRES (or MILES) FINAL; d) TAXI TO HOLDING POINT [number] [RUNWAY (number)] VIA (specific route to be followed), [HOLD SHORT OF RUNWAY (number)] or [CROSS RUNWAY (number)];

При соответствующем указании пилот будет докладывать «ВПП ОСВОБОДИЛ», когда воздушное судно полностью находится за пределами места ожидания у ВПП.	[ПЕРЕСЕКАЙТЕ ВПП (номер)]; <*> д) ВПП (ПОЛОСУ) ОСВОБОДИЛ. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> e) RUNWAY VACATED. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.14 ПОДГОТОВКА К ВЗЛЕТУ		
	а) РАЗРЕШИТЬ ВЫЛЕТ НЕ МОГУ (обозначение) (причины);	a) UNABLE TO ISSUE (designator) DEPARTURE (reasons);
	б) ДОЛОЖИТЕ ГОТОВНОСТЬ [К ВЫЛЕТУ, ОТПРАВЛЕНИЮ];	b) REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE];
	в) ВЫ ГОТОВЫ [К ВЫЛЕТУ, ОТПРАВЛЕНИЮ]?	c) ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?;
	г) ВЫ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ?	d) ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?
	<*> д) ГОТОВ;	<*> e) READY;
... разрешите выйти на ВПП и ждать разрешения на взлет	е) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ (или РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) [И ЖДИТЕ];	f) LINE UP [AND WAIT];
	<+> ж) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) ВПП (номер);	<+> g) LINE UP RUNWAY (number);
	з) ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ. БУДЬТЕ ГОТОВЫ К НЕМЕДЛЕННОМУ ВЫЛЕТУ;	h) LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE;
... условные разрешения	<++> и) (условие) ВЫРУЛИВАЙТЕ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЙТЕ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ, РАЗРЕШАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (краткое повторение условия);	<++> i) (condition) LINE UP (brief reiteration of the condition);
... подтверждение условного разрешения	<*> к) (условие) ВЫРУЛИВАЮ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СТАРТ (ЗАНИМАЮ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ) (краткое повторение условия);	<*> j) (condition) LINING UP (brief reiteration of the condition);
... подтверждение или неподтверждение повторенного пилотом условного разрешения	1) [ПОНЯЛИ] ПРАВИЛЬНО (или НЕПРАВИЛЬНО) [ПОВТОРЯЮ] ... (надлежащая фраза). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом. <+> Если существует возможность неправильного понимания при использовании нескольких ВПП. <++> Положения, касающиеся использования условных разрешений, содержатся в пункте 5.6 настоящих Правил.	k) [THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN]... (as appropriate). ---------- <*> Denotes pilot transmission. <+> When there is the possibility of confusion during multiple runway operations. <++> Provisions concerning the use of conditional clearances are contained in 5.6.
1.3.15 РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЗЛЕТ		
	а) ВПП [номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [ДОЛОЖИТЕ ОТРЫВ];	a) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE];
... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП	б) [информация о движении) ВПП (номер) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ;	b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED FOR TAKE-OFF;
... когда взлет согласно данному разрешению не выполнен	в) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОСВОБОДИТЕ ВПП [(указания)];	c) TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [(instructions)];
	г) ВЗЛЕТАЙТЕ НЕМЕДЛЕННО ИЛИ ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД ВПП;	d) TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY;
... отмена разрешения на взлет	д) ОСТАВАЙТЕСЬ НА МЕСТЕ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ ПОВТОРЯЮ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩАЮ (причина);	e) HOLD POSITION, CANCEL TAKE OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF (reasons);

	<*> е) ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ;	<*> f) HOLDING;
... прекращение взлета после разбега воздушного судна	ж) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО) [(повторите позывной воздушного судна) ПРЕКРАТИТЕ ВЗЛЕТ (ОСТАНОВИТЕСЬ НЕМЕДЛЕННО)];	g) STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY];
	<*> з) ОСТАНАВЛИВАЮСЬ (ВЗЛЕТ ПРЕКРАТИЛ);	<*> h) STOPPING;
... для полетов вертолетов	и) РАЗРЕШАЮ ВЗЛЕТ [С (позиция)] (занимаемое место, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета, ВПП и номер);	i) CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM (location)] (present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number);
	<*> к) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ВЫЛЕТУ;	<*> j) REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS;
	л) ПОСЛЕ ВЫЛЕТА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ [или ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ, или НАБОР ВЫСОТЫ) (соответствующие указания).	k) AFTER DEPARTURE TURN RIGHT (or LEFT, or CLIMB) (instructions as appropriate).
	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом. Фразы »ОСТАЮСЬ НА МЕСТЕ» и »ОСТАНАВЛИВАЮСЬ» используются согласно правилам в ответ на фразы соответственно в пунктах д) и ж).	---------- <*> Denotes pilot transmission. HOLDING and STOPPING are the procedural responses to e) and g) respectively.
1.3.16 УКАЗАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РАЗВОРОТА ИЛИ НАБОРА ВЫСОТЫ ПОСЛЕ ВЗЛЕТА	<*> а) ПРОШУ ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ;	<*> a) REQUEST RIGHT (or LEFT) TURN;
	б) ПРАВЫЙ (или ЛЕВЫЙ) РАЗВОРОТ РАЗРЕШАЮ;	b) RIGHT (or LEFT) TURN APPROVED;
	в) О ПРАВОМ (или ЛЕВОМ) РАЗВОРОТЕ СООБЩУ ДОПОЛНИТЕЛЬНО;	c) WILL ADVISE LATER FOR RIGHT (or LEFT) TURN;
... при запросе или назначении времени взлета	г) ДОЛОЖИТЕ ВЗЛЕТ;	d) REPORT AIRBORNE;
	д) ВЗЛЕТ В (время);	e) AIRBORNE (time);
	е) ПОСЛЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ (уровень) (указания);	f) AFTER PASSING (level) (instructions);
... подлежащий выдерживанию курс	ж) НЕ МЕНЯЯ КУРСА (или СОХРАНЯЙТЕ КУРС)(указания);	g) CONTINUE RUNWAY HEADING (instructions);
... когда необходимо выдерживать конкретную линию пути	з) С КУРСОМ ВЗЛЕТА (или ПО ПРЯМОЙ) (указания);	h) TRACK EXTENDED CENTRE LINE (instructions);
	и) НАБИРАЙТЕ ПРЯМО ПО КУРСУ (указания).	i) CLIMB STRAIGHT AHEAD (instructions).
	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.17 ВХОД В АЭРОДРОМНЫЙ КРУГ ДВИЖЕНИЯ	<*> а) [тип воздушного судна] (местоположение) (уровень) ПРОШУ УКАЗАНИЙ ПО ПОСАДКЕ;	<*> a) [aircraft type] (position) (level) FOR LANDING;
	б) ВХОДИТЕ В КРУГ (направление движения в круге) (место в круге) (номер ВПП) [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ (указать)];	b) JOIN [(direction of circuit)] (runway number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];
	в) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ, ВПП (номер) [ПРИЗЕМНЫЙ] ВЕТЕР (направление и скорость) (единицы измерения) [ТЕМПЕРАТУРА [МИНУС] (число)] QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ (указать)];	c) MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY (number) [SURFACE] WIND (direction and speed) (units) [TEMPERATURE [MINUS (number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)];
... когда обеспечивается информация ATIS	<*> г) (тип воздушного судна) (местоположение) (уровень) ИНФОРМАЦИЯ (обозначение ATIS) (ДЛЯ ПОСАДКИ);	<*> d) (aircraft type) (position) (level) INFORMATION (ATIS identification) FOR LANDING;
	д) ВХОДИТЕ В КРУГ (место в круге)	e) JOIN (position in circuit) [RUNWAY

	[ВПП (номер)] QNH (или QFE) (число) [(единицы измерения)] [ДВИЖЕНИЕ (указать)]. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	(number)] QNH (or QFE) (number) [(units)] [TRAFFIC (detail)]. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.18 ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ	<*> а) (место в круге, например МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ/НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ); б) НОМЕР ... СЛЕДУЙТЕ ЗА (тип воздушного судна и местоположение) [при необходимости дополнительные указания]. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	<*> a) (position in circuit, e.g. DOWNWIND /FINAL); b) NUMBER ... FOLLOW (aircraft type and position) [additional instructions if required]. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.19 УКАЗАНИЯ по ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ Донесение «ДЛИННАЯ ПОСАДОЧНАЯ ПРЯМАЯ» делается тогда, когда воздушное судно выходит на посадочную прямую на расстоянии более 7 км (4 м. мили) от точки приземления или когда воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой и находится в 15 км (8 м. миль) от точки приземления. В обоих случаях на расстоянии 7 км (4 м. мили) от точки приземления требуется передавать донесение «НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ (НА ПРЯМОЙ)».	а) ВЫПОЛНЯЙТЕ КОРОТКИЙ ЗАХОД; б) ВЫПОЛНЯЙТЕ ДЛИННЫЙ ЗАХОД (или ПРОДЛИТЕ ПОЛЕТ НА УЧАСТКЕ МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ); в) ДОЛОЖИТЕ ЧЕТВЕРТЫЙ (или НА ПРЯМОЙ, или НА ДЛИННОЙ ПРЯМОЙ, или НА ПОСАДОЧНОМ, или ПЕРЕД ЧЕТВЕРТЫМ); г) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД [БУДЬТЕ ГОТОВЫ К ВОЗМОЖНОМУ УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ].	a) MAKE SHORT APPROACH; b) MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND); c) REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL); d) CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO AROUND].
1.3.20 РАЗРЕШЕНИЕ НА ПОСАДКУ ... когда применяется сокращенное эшелонирование на ВПП ... специальные полеты ... при выполнении захода на посадку вдоль или параллельно ВПП со снижением до согласованного минимального уровня ... при пролете над диспетчерским пунктом или другим наблюдательным пунктом для производства визуального осмотра с земли ... для полетов вертолетов	а) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ; б) (информация о движении) ВПП (номер) ПОСАДКУ РАЗРЕШАЮ; в) РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ С НЕМЕДЛЕННЫМ ВЗЛЕТОМ ПОСЛЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (или ПОСАДКУ И ВЗЛЕТ С КОНВЕЙЕРА); г) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ; <*> д) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ НИЗКИЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ (причины); е) РАЗРЕШАЮ НИЗКИЙ ЗАХОД [ВПП (номер)] [при необходимости указать ограничения по высоте) (указания по уходу на второй круг)]; <*> ж) ПРОШУ РАЗРЕШИТЬ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ (причины); з) РАЗРЕШАЮ ПРОЛЕТ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ [то же, что и в f]; <*> и) ПРОШУ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место)); к) ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАХОД С ПРЯМОЙ (или ЗАХОД ПО КРУГУ, ЛЕВЫЙ (или	a) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; b) (traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND; c) CLEARED TOUCH AND GO; d) MAKE FULL STOP; <*> e) REQUEST LOW APPROACH (reasons); f) CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go around instructions)]; <*> g) REQUEST LOW PASS (reasons); h) CLEARED LOW PASS [as in f)]; <*> i) REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location)); j) MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway,

	ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (место, ВПП, РД, зона конечного участка захода на посадку и взлета)) [ПРИБЫТИЕ (или МАРШРУТ ПРИБЫТИЯ) (номер, название или код)]. [ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕД (действующая ВПП, продолжение осевой линии ВПП и т.д.)]. [ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (направление или расстояние) ОТ (ВПП, осевая линия ВПП, другой вертолет или воздушное судно)]. [СЛЕДИТЕ ЗА (линии электропередачи, неосвещенные препятствия, турбулентность следа и т.д.)]. РАЗРЕШАЮ ПОСАДКУ. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL (or ARRIVAL ROUTE) (number, name, or code)]. [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)]. [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)]. [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)]. CLEARED TO LAND. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.21 ЗАДЕРЖКА ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОЛЕТ ПО КРУГУ НАД АЭРОДРОМОМ; б) ВИРАЖ (или ОРБИТА) (ВПРАВО или ВЛЕВО) [ОТ ВАШЕГО МЕСТА]; в) СДЕЛАЙТЕ ЕЩЕ ОДИН КРУГ (ВЫПОЛНИТЕ ВИРАЖ).	a) CIRCLE THE AERODROME; b) ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION]; c) MAKE ANOTHER CIRCUIT.
1.3.22 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ	а) УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ; <*> б) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) GO AROUND; <*> b) GOING AROUND. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
1.3.23 ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ ... когда от пилота требуется визуально проверить посадочное шасси	а) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, ВЫПУЩЕНО; б) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО (или ВЫПУЩЕНО); в) ШАССИ, ПО-ВИДИМОМУ, УБРАНО; г) ПРАВОЕ (или ЛЕВОЕ, или НОСОВОЕ) КОЛЕСО, ПО-ВИДИМОМУ, НЕ УБРАНО (или НЕ ВЫПУЩЕНО);	a) LANDING GEAR APPERS DOWN; b) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN); c) WHEELS APPEAR UP; d) RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (DOWN);
... турбулентность в следе	д) ОСТОРОЖНО, СПУТНЫЙ СЛЕД [ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО (или ВЫЛЕТАЮЩЕГО) (тип воздушного судна)] [при необходимости дополнительная информация];	e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required];
... реактивная струя на перроне или на РД	е) ОСТОРОЖНО, РЕАКТИВНАЯ СТРУЯ;	f) CAUTION JET BLAST;
... струя воздушного винта самолета	ж) ОСТОРОЖНО, СТРУЯ ВОЗДУШНОГО ВИНТА.	g) CAUTION SLIPSTREAM.
1.3.24 ОСВОБОЖДЕНИЕ ВПП И СВЯЗЬ ПОСЛЕ ПОСАДКИ	а) РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); б) ПОСЛЕ ОСВОБОЖДЕНИЯ РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота); в) УСКОРЬТЕ ОСВОБОЖДЕНИЕ; г) ВАШЕ МЕСТО СТОЯНКИ (или ВОРОТА, ГЕЙТ) (номер); д) ВЫПОЛНЯЙТЕ (или ПОВОРАЧИВАЙТЕ) ПЕРВЫЙ (или ВТОРОЙ, или КАК ВАМ УДОБНО) НАЛЕВО (или НАПРАВО) И РАБОТАЙТЕ С РУЛЕНИЕМ (частота);	a) CONTACT GROUND (frequency); b) WHEN VACATED CONTACT GROUND (frequency); c) EXPEDITE VACATING; d) YOUR STAND (or GATE) (designation); e) TAKE (or TURN) FIRST (or SECOND, or CONVENIENT) LEFT (or RIGHT) AND CONTACT GROUND (frequency);
... для полетов вертолетов	е) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (или) МЕСТА СТОЯНКИ ВЕРТОЛЕТОВ (зона); ж) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ	f) ATR-TAXI TO HELICOPTER STAND (or) HELICOPTER PARKING POSITION (area); g) AIR-TAXI TO (or VIA) (location or routing

	(ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ДО (или ЧЕРЕЗ) (соответствующее место или маршрут) [ОСТОРОЖНО (пыль, поземок, мусор, рулящее легкое воздушное судно, люди и т.д.)];	as appropriate) [CAUTION (dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.)];
	з) РУЛИТЕ ПО ВОЗДУХУ (ПЕРЕМЕЩЕНИЕ) ЧЕРЕЗ (прямо, согласно запросу или по установленному маршруту) ДО (место, вертодром, эксплуатационная или рабочая площадь, действующая или недействующая ВПП). СЛЕДИТЕ ЗА (воздушные суда или транспортные средства или люди).	h) AIR-TAXI VIA (direct, as requested, or specified route) TO (location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel).
1.4 Координация между органами ОВД		
1.4.1 РАСЧЕТНЫЕ И ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ	а) РАСЧЕТНОЕ [направление полета] (позывной воздушного судна) [ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код ВОРЛ)] (тип) РАСЧЕТНЫЕ (основная точка) (время) (эшелон) (или СНИЖАЕТСЯ С (уровень) ДО (уровень)) [СКОРОСТЬ (заявленная истинная воздушная скорость)] (маршрут) [ЗАМЕЧАНИЯ];	a) ESTIMATE [direction of flight] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) ESTIMATED (significant point) (time) (level) (or DESCENDING FROM (level) TO (level)) [SPEED (filed TAS)] (route) [REMARKS];
... передающий орган	б) РАСЧЕТНАЯ (основная точка) ДЛЯ (позывной воздушного судна);	b) ESTIMATE (significant point) ON (aircraft call sign);
... ответ принимающего органа (если нет информации о плане полета)	в) НЕТ ИНФОРМАЦИИ;	c) NO DETAILS;
... ответ принимающего органа (если имеется информация о плане полета)	(тип воздушного судна) (пункт назначения);	(aircraft type) (destination);
... ответ передающего органа	[ОТВЕТЧИК (СКВОК) (код ВОРЛ)] [РАСЧЕТНЫЕ] (основная точка) (время) НА (уровень). В случае отсутствия данных плана полета принимающая станция отвечает на b) «СВЕДЕНИЙ НЕ ИМЕЮ», и передающая станция передает полностью расчетные данные, как указано в подпункте а);	[SQUAWKING (SSR code)] [ESTIMATED] (significant point) (time) AT (level); In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to b) NO DETAILS and transmitting station shall pass full estimate as in a).
	г) РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ О НЕУПРАВЛЯЕМОМ БЕСПИЛОТНОМ АЭРОСТАТЕ (АЭРОСТАТАХ) (опознавательный индекс и класс) РАСЧЕТНОЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НАД (место) В (время) СООБЩЕННЫЙ ЭШЕЛОН(Ы) ПОЛЕТА (цифра или цифры) [или ЭШЕЛОН ПОЛЕТА НЕИЗВЕСТЕН] ДВИЖЕТСЯ (направление) РАСЧЕТНАЯ ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (цифра) (прочая относящаяся к делу информация, если таковая имеется);	d) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (identification and classification) ESTIMATED OVER (place) AT (time) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (figure or figures) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (direction) ESTIMATED GROUND SPEED (figure) (other pertinent information, if any);
	д) ПЕРЕСМОТРЕННЫЕ ДАННЫЕ (позывной воздушного судна) (при необходимости, соответствующие сведения).	e) REVISION (aircraft call sign) (details as necessary).
1.4.2 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ	а) ПРОШУ ПЕРЕДАЧУ УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна);	a) REQUEST RELEASE OF (aircraft call sign);
	б) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАНО [В (время)] [условия/ограничения];	b) (aircraft call sign) RELEASED [AT (time)] [conditions/restrictions];
	в) ВЫ ПЕРЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) [ДЛЯ НАБОРА ВЫСОТЫ (или СНИЖЕНИЯ)]?	c) IS (aircraft call sign) RELEASED [FOR CLIMB (or DESCENT)]?;
	г) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) НЕ ПЕРЕДАЮ [ДО (время или основная точка)];	d) (aircraft call sign) NOT RELEASED [UNTIL (time or significant point)];
	д) УПРАВЛЕНИЕ (позывной воздушного судна) ПЕРЕДАТЬ НЕ МОГУ [ДВИЖЕНИЕ (подробности)].	e) UNABLE (aircraft call sign) [TRAFFIC IS (details)].

1.4.3 ИЗМЕНЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ	а) МОЖЕМ ЛИ МЫ ИЗМЕНИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) НА (подробности предлагаемого изменения)? б) СОГЛАСНЫ НА (изменение разрешения) ДЛЯ (позывной воздушного судна); в) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (позывной воздушного судна); г) НЕ МОГУ РАЗРЕШИТЬ (желаемый маршрут, уровень и т.д.) [ДЛЯ (позывной воздушного судна)] [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (предполагаемое альтернативное разрешение).	a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (aircraft call sign) TO (details of alteration proposed)?; b) AGREED TO (alteration of clearance) OF (aircraft call sign); c) UNABLE (aircraft call sign); d) UNABLE (desired route, level, etc.) [FOR (aircraft call sign)] [DUE (reason)] (alternative clearance proposed).
1.4.4 ЗАПРОС УТВЕРЖДЕНИЯ	а) ПРОШУ УТВЕРДИТЬ (позывной воздушного судна) РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ПРОЛЕТА (основная точка) (время); б) (позывной воздушного судна) УТВЕРЖДАЮ [(любые ограничения)]; в) (позывной воздушного судна) УТВЕРДИТЬ НЕ МОГУ (альтернативные указания).	a) APPROVAL REQUEST (aircraft call sign) ESTIMATED DEPARTURE FROM (significant point) AT (time); b) (aircraft call sign) REQUEST APPROVED [(restriction if any)]; c) (aircraft call sign) UNABLE (alternative instructions).
1.4.5 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ	[ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ ПРИ ПРИБЫТИИ] (позывной воздушного судна) [СКВОК (код ВОРЛ)] (тип) ИЗ (пункт вылета) УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕДАНО В (основная точка, или время, или уровень) ИМЕЕТ РАЗРЕШЕНИЕ И РАССЧИТЫВАЕТ ПРОЛЕТЕТЬ (граница действия разрешения) (время) НА (уровень) [ПРЕДПОЛАГАЕМОЕ ВРЕМЯ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ или ЗАДЕРЖКИ НЕ ПРЕДВИДИТСЯ] СВЯЗЬ В (время).	a) [INBOUND RELEASE] (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] (type) FROM (departure point) RELEASED AT (significant point, or time, or level) CLEARED TO AND ESTIMATING (clearance limit) (time) AT (level) [EXPECTED APPROACH TIME or NO DELAY EXPECTED] CONTACT AT (time).
1.4.6 ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ	ПЕРЕДАЧА УПРАВЛЕНИЯ (позывной воздушного судна) [СКВОК (код ВОРЛ)] МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) (уровень).	a) HANDOVER (aircraft call sign) [SQUAWKING (SSR code)] POSITION (aircraft position) (level).
1.4.7 УСКОРЕНИЕ РАЗРЕШЕНИЯ	а) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) ОЖИДАЕМОЕ ВРЕМЯ ВЫЛЕТА ИЗ (место) В (время); б) УСКОРЬТЕ РАЗРЕШЕНИЕ (позывной воздушного судна) [РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ] НАД (место) В (время) ЗАПРАШИВАЕТ (уровень или маршрут и т.п.).	a) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) EXPECTED DEPARTURE FROM (place) AT (time); b) EXPEDITE CLEARANCE (aircraft call sign) [ESTIMATED] OVER (place) AT (time) REQUESTS (level or route, etc.).
1.4.8 ПОЛЕТЫ с ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СОКРАЩЕННОГО МИНИМУМА ВЕРТИКАЛЬНОГО ЭШЕЛОНИРОВАНИЯ (RVSM) ... для устного дополнения возможных сообщений с борта воздушных судов, не утвержденных для полетов с использованием RVSM, или для устного дополнения при автоматизированном обмене возможными сообщениями, при котором автоматически не передается информация п. 18 плана полета, после которого следует, при необходимости, дополнительная информация ... для передачи причины чрезвычайных обстоятельств, связанных с воздушным судном, которое не в состоянии выполнять полеты RVSM из-за сильной турбулентности или других	а) RVSM НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ [(дополнительная информация, например, государственное воздушное судно)]; б) ВЫДЕРЖИВАТЬ RVSM НЕ МОГУ ВСЛЕДСТВИЕ ТУРБУЛЕНТНОСТИ (или ОБОРУДОВАНИЯ, в соответствующих случаях).	a) NEGATIVE RVSM [(supplementary information, e.g. State aircraft)]; b) UNABLE RVSM DUE TURBULENCE (or EQUIPMENT, as applicable).

тяжелых метеорологических условий или, в соответствующих случаях, отказа оборудования		
1.5 Фразеология при использовании линии передачи данных диспетчер-пилот (далее - CPDLC)		
1.5.1 СОСТОЯНИЕ ГОДНОСТИ К ЭКСПЛУАТАЦИИ		
... отказ CPDLC	а) [ВСЕ СТАНЦИИ] ОТКАЗ CPDLC (указания);	a) [ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (instructions);
... непрохождение отдельного сообщения CPDLC	б) НЕПРОХОЖДЕНИЕ СООБЩЕНИЯ CPDLC (соответствующее разрешение, указание, информация или запрос);	b) CPDLC MESSAGE FAILURE (appropriate clearance, instruction, information or request);
... для исправления разрешений, указаний, информации или запросов CPDLC	в) НЕ ПРИНИМАЙТЕ ВО ВНИМАНИЕ СООБЩЕНИЕ (содержание или тип сообщения) CPDLC, ПАУЗА (правильное диспетчерское разрешение, указание, информация или запрос);	c) DISREGARD CPDLC (message content or type) MESSAGE, BREAK (correct clearance, instruction, information or request);
... для передачи указания всем станциям или конкретному рейсу избегать направления запросов CPDLC в течение ограниченного периода времени	г) [ВСЕ СТАНЦИИ] ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ЗАПРОСОВ CPDLC [ДО ПОЛУЧЕНИЯ УКАЗАНИЯ] [(причина)];	d) [ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)];
... для возобновления нормального использования CPDLC	д) [ВСЕ СТАНЦИИ] ВОЗОБНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ РАБОТУ CPDLC.	e) [ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS.
2. ФРАЗЕОЛОГИЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ОВД НА ОСНОВЕ НАБЛЮДЕНИЯ		
Примечание. Ниже приводится фразеология, которая специально предназначена для использования, когда при обслуживании воздушного движения применяется система наблюдения ОВД. Фразеология, предназначеная для использования при обеспечении обслуживания воздушного движения и подробно изложенная в предыдущих разделах, в определенных случаях может также использоваться при применении системы наблюдения ОВД.		
2.1 Общая фразеология обслуживания ОВД на основе наблюдения		
2.1.1 ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ДОЛОЖИТЕ КУРС [И ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (или ВЫСОТУ)]; б) ДЛЯ ОПОЗНОВАНИЯ РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры); в) ДАЙТЕ НАЖАТИЕ И ДОЛОЖИТЕ КУРС; d) РАДИОЛОКАЦИОННЫЙ КОНТАКТ [местоположение]; г) ОПОЗНАНЫ [местоположение]; д) НЕОПОЗНАНЫ [причина], [ПЕРЕХОДИТЕ СНОВА (или ПРОДОЛЖАЙТЕ) САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ САМОЛЕТОВОЖДЕНИЕ].	a) REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]; b) FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); c) TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING; d) RADAR CONTACT [position]; e) IDENTIFIED [position]; f) NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION].
2.1.2 ИНФОРМАЦИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ	МЕСТО (расстояние) (направление) ОТ (основная точка) (или НАД, или НА ТРАВЕРЗЕ (основная точка)).	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point)).
2.1.3 УКАЗАНИЯ ПРИ НАВЕДЕНИИ	а) ПРОЙДИТЕ (основная точка) КУРС [три цифры); б) СОХРАНЯЙТЕ КУРС (три цифры); в) СОХРАНЯЙТЕ ПРЕЖНИЙ (или ТЕКУЩИЙ) КУРС (или НЕ МЕНЯЯ КУРСА); г) КУРС (три цифры); д) ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ КУРС (три цифры) [причина]; е) ВЫПОЛНИТЕ ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) РАЗВОРОТ (число градусов) ГРАДУСОВ [причина]; ж) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НА КУРС (три цифры);	a) LEAVE (significant point) HEADING (three digits); b) CONTINUE HEADING (three digits); c) CONTINUE PRESENT HEADING; d) FLY HEADING (three digits); e) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)) [reason]; f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason]; g) STOP TURN HEADING (three digits);

	з) СЛЕДУЙТЕ С КУРСОМ (три цифры), ПРИ ПЕРВОЙ ВОЗМОЖНОСТИ СЛЕДУЙТЕ ПРЯМО НА (название) (основная точка); и) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ.	h) FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point); i) HEADING IS GOOD.
2.1.4 ПРЕКРАЩЕНИЕ ВЕКТОРЕНИЯ	а) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ (местоположение воздушного судна) (конкретные указания); б) ПОЛЕТ ПО СВОИМ СРЕДСТВАМ [ПРЯМО НА] (основная точка) [МАГНИТНЫЙ ПУТЕВОЙ УГОЛ (три цифры) РАССТОЯНИЕ (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ)].	a) RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions); b) RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)].
2.1.5 МАНЕВРЫ ... в случае ненадежной работы бортовых приборов, указывающих направление	а) РАЗВОРОТ НА ТРИСТА ШЕСТЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ ВЛЕВО (ила ВПРАВО) [причина]; б) ЛЕВЫЙ (или ПРАВЫЙ) ВИРАЖ (ОРБИТА) [причина]; в) ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ СО СКОРОСТЬЮ СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В МИНУТУ (или СТО ВОСЕМЬДЕСЯТ ГРАДУСОВ В ДВЕ МИНУТЫ, или (число) ГРАДУСОВ В СЕКУНДУ) НАЧИНАЙТЕ И ПРЕКРАЩАЙТЕ ВСЕ РАЗВОРОТЫ ПО КОМАНДЕ »НЕМЕДЛЕННО»;	a) MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason]; b) ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason]; c) MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON COMMAND «NOW»;
В тех случаях, когда необходимо указывать причину векторения или вышеуказанных маневров, должна использоваться следующая фразеология: a) ВСЛЕДСТВИЕ НАЛИЧИЯ ДВИЖЕНИЯ; b) ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИНТЕРВАЛА; c) ВСЛЕДСТВИЕ ЗАДЕРЖКИ; d) ДЛЯ ПОЛЕТА МЕЖДУ ВТОРЫМ И ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТАМИ (или ТРЕТЬИМ И ЧЕТВЕРТЫМ РАЗВОРОТАМИ, или ПО ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ).	г) ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО. д) ПРЕКРАТИТЕ РАЗВОРОТ НЕМЕДЛЕННО.	d) TURN LEFT (or RIGHT) NOW; e) STOP TURN NOW.
2.1.6 УПРАВЛЕНИЕ СКОРОСТЬЮ	а) ДОЛОЖИТЕ СКОРОСТЬ (ВАША СКОРОСТЬ); <*> б) СКОРОСТЬ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); в) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (УСТАНОВИТЕ) (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ)] [ДО (основная точка)]; г) НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); д) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ДАННУЮ СКОРОСТЬ; е) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ ДО (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ) [ИЛИ БОЛЕЕ (или ИЛИ МЕНЕЕ]; ж) УВЕЛИЧЬТЕ (или УМЕНЬШИТЕ) СКОРОСТЬ НА (число) КИЛОМЕТРОВ В ЧАС (или УЗЛОВ); з) ДЕРЖИТЕ ПОТРЕБНУЮ СКОРОСТЬ; и) УМЕНЬШИТЕ (ГАСИТЕ) СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ВОЗМОЖНОЙ (или СКОРОСТИ ЗАХОДА);	a) REPORT SPEED; <*> b) SPEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); c) MAINTAIN (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or [OR LESS)] [UNTIL (significant point)]; d) DO NOT EXCEED (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); e) MAINTAIN PRESENT SPEED; f) INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS) [OR GREATER (or OR LESS)]; g) INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KILOMETRES PER HOUR (or KNOTS); h) RESUME NORMAL SPEED; i) REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED;

	к) УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНОЙ ЧИСТОЙ (ЧИСТОГО КРЫЛА);	j) REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED;
	л) СКОРОСТЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ;	k) NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS;
	м) ВОССТАНОВИТЕ ОПУБЛИКОВАННУЮ СКОРОСТЬ.	l) RESUME PUBLISHED SPEED.
(пп. «м» введен Приказом Минтранса России от 09.11.2016 N 343)		
	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.1.7 ПЕРЕДАЧА ДОНЕСЕНИЙ о МЕСТОПОЛОЖЕНИИ		
... для команды не передавать донесения о местоположении	а) НЕ ПЕРЕДАВАЙТЕ ДОНЕСЕНИЯ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ [ДО (указать)];	a) OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (specify)];
	б) ДОЛОЖИТЕ В (основная точка);	b) NEXT REPORT AT (significant point);
	в) ДОНЕСЕНИЯ НЕОБХОДИМО ПЕРЕДАВАТЬ ТОЛЬКО В (основная точка (точки));	c) REPORTS REQUIRED ONLY AT (significant points(s));
	г) ВОЗОБНОВИТЕ ПЕРЕДАЧУ ДОНЕСЕНИЙ О МЕСТОПОЛОЖЕНИИ;	d) RESUME POSITION REPORTING.
	д) КОНТРОЛЬ ВТОРИЧНЫЙ (КОНТРОЛИРУЮ ПО ВТОРИЧНОМУ)	
2.1.8 ИНФОРМАЦИЯ о ДРУГИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И ДЕЙСТВИЯ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ СТОЛКНОВЕНИЯ	а) БОРТ НА (число) (расстояние) (направление полета) [любая другая относящаяся к делу информация];	a) TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information];
	1) НЕИЗВЕСТНОЕ;	1) UNKNOWN;
	2) СЛЕДУЕТ МЕДЛЕННО;	2) SLOW MOVING;
	3) СЛЕДУЕТ С БОЛЬШОЙ СКОРОСТЬЮ (БЫСТРО);	3) FAST MOVING;
	4) ПЕРЕСЕКАЮЩИЙ;	4) CLOSING;
	5) ВСТРЕЧНЫЙ (или ПОПУТНЫЙ);	5) OPPOSITE (or SAME) DIRECTION;
	6) ОБГОНЯЕТ;	6) OVERTAKING;
	7) ПЕРЕСЕКАЕТ СЛЕВА НАПРАВО (или СПРАВА НАЛЕВО);	7) CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT);
... (если известно)	8) (тип воздушного судна);	8) (aircraft type);
	9) (уровень);	9) (level);
	10) НАБИРАЕТ ВЫСОТУ (или СНИЖАЕТСЯ);	10) CLIMBING (or DESCENDING);
... для запроса в отношении действий по предотвращению столкновения	<*> б) ПРОШУ ВЕКТОРЕНИЕ;	<*> b) REQUEST VECTORS;
	в) ВАМ НУЖНО ВЕКТОРЕНИЕ?;	c) DO YOU WANT VECTORS?;
... при пролете неизвестного воздушного судна	г) С БОРТОМ РАЗОШЛИСЬ [соответствующие указания];	d) CLEAR OF TRAFFIC [appropriate instructions];
... для предотвращения столкновения	д) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) НЕМЕДЛЕННО КУРС (три цифры) ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПОЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние);	e) TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (three digits) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (bearing by clock-reference and distance);
	е) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) (число градусов) ГРАДУСОВ НЕМЕДЛЕННО ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЯ С [НЕОПОЗНАННЫМ] ВОЗДУШНЫМ СУДНОМ (направление по условному часовому циферблату и расстояние).	f) TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (bearing by clock-reference and distance).

	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.1.9 СВЯЗЬ И ПОТЕРЯ СВЯЗИ	а) [ЕСЛИ] РАДИОСВЯЗЬ ПОТЕРЯНА (указания); б) ЕСЛИ НЕ БУДЕТЕ ПОЛУЧАТЬ НИКАКИХ ПЕРЕДАЧ В ТЕЧЕНИЕ (число) МИНУТ (или СЕКУНД) (указания); в) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН (указания);	a) [IF] RADIO CONTACT LOST (instructions); b) IF NO TRANSMISSIONS RECEIVED FOR (number) MINUTES (or SECONDS) (instructions); c) REPLY NOT RECEIVED (instructions);
... если подозревается потеря связи	d) ЕСЛИ ВЫ МЕНЯ СЛЫШИТЕ [указания в отношении маневра или СКВОК (код или ОПОЗНАВАНИЕ)]; г) (маневр, СКВОК или ОПОЗНАВАНИЕ) НАБЛЮДАЮ. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение воздушного судна) [(указания)].	d) IF YOU READ [manoeuvre instructions or SQUAWK (code or IDENT)]; e) (manoeuvre, SQUAWK or IDENT) OBSERVED. POSITION (position of aircraft) [(instructions)].
2.1.10 ПРЕКРАЩЕНИЕ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И/ИЛИ ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ОСНОВЕ ВЕЩАТЕЛЬНОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАВИСИМОГО НАБЛЮДЕНИЯ (ДАЛЕЕ - ADS-B)	а) РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (или ОПОЗНАВАНИЕ) ПРЕКРАЩЕНО [ВСЛЕДСТВИЕ (причина)] (указания); б) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ СКОРО БУДЕТ ПОТЕРЯН (соответствующие указания или информация); в) ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ КОНТАКТ ПОТЕРЯН [причина] (указания).	a) RADAR SERVICE (or IDENTIFICATION) TERMINATED [DUE (reason)] (instructions); b) WILL SHORTLY LOSE IDENTIFICATION (appropriate instructions or information); c) IDENTIFICATION LOST [reasons] (instructions).
2.1.11 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК РАДИОЛОКАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И/ИЛИ ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B	а) ВТОРИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация); б) ПЕРВИЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация); в) ADS-B НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация).	a) SECONDARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); b) PRIMARY RADAR OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary); c) ADS-B OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).
2.2. Применение радиолокатора при диспетчерском обслуживании		
2.2.1 ВЕКТОРЕНИЕ ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ	а) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ЗАХОДА ВПП (номер) ПО (тип средства, показания которого интерпретируются пилотом); б) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА ВПП (номер) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ (или ВПП); в) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ВЫХОДА НА (указать местоположение на круге движения); г) ВЕКТОРЕНИЕ ДЛЯ ТОЧНОГО ЗАХОДА ВПП (номер); д) ЗАХОД (тип) НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ (причина) (другие указания).	a) VECTORING FOR (type of pilot-interpreted aid) APPROACH RUNWAY (number); b) VECTORING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (number) REPORT FIELD (or RUNWAY) IN SIGHT; c) VECTORING FOR (positioning in the circuit); e) VECTORING FOR PRECISION APPROACH RUNWAY (number); f) (type) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions).
2.2.2 ВЕКТОРЕНИЕ НА ИНСТРУМЕНТАЛЬНУЮ СИСТЕМУ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ILS) И ДРУГИЕ СРЕДСТВА, ПОКАЗАНИЯ КОТОРЫХ ИНТЕРПРЕТИРУЮТСЯ ПИЛОТОМ	а) МЕСТО (число) КИЛОМЕТРОВ (или МИЛЬ) от (контрольная точка). РАЗВОРОТ ВЛЕВО (ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ) (или ВПРАВО) НА КУРС (три цифры); б) ВЫ ЗАХВАТИТЕ ЛУЧ (радиосредство или) ВЫ ВЫЙДЕТЕ НА (линия пути) (расстояние) ОТ (основная точка или ТОЧКА ПРИЗЕМЛЕНИЯ);	a) POSITION (number) KILOMETRES (or MILES) from (fix). TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits); b) YOU WILL INTERCEPT (radio aid or track) (distance) FROM (significant point or TOUCHDOWN);
... когда пилот хочет выйти на желаемую линию пути на конкретном	<*> в) ПРОШУ ПОСАДОЧНУЮ ПРЯМУЮ (расстояние);	<*> c) REQUEST (distance) FINAL;

расстоянии от точки приземления		
	г) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) ВПП (номер);	d) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number);
... указания и информация	д) ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ КУРСОВОГО [ILS] (или ЗАХВАТ GBAS/SBAS/MLS);	e) REPORT ESTABLISHED ON [ILS] LOCALIZER (or ON GBAS/SBAS/MLS APPROACH COURSE);
	е) ПОДХОДИТЕ СЛЕВА (или СПРАВА) [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД];	f) CLOSING FROM LEFT (or RIGHT) [REPORT ESTABLISHED];
	ж) РАЗВОРОТ ВЛЕВО (или ВПРАВО) КУРС (три цифры) [ДЛЯ ЗАХВАТА] или [ДОЛОЖИТЕ ВЫХОД];	g) TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [TO INTERCEPT] or [REPORT ESTABLISHED];
	з) ОЖИДАЙТЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЕ ПОСАДОЧНОГО (курс КРМ или радиосредство) (причина);	h) EXPECT VECTOR ACROSS (localizer course or radio aid) (reason);
	и) ЭТОТ РАЗВОРОТ ПОЗВОЛИТ ПЕРЕСЕЧЬ ПОСАДОЧНЫЙ (курс КРМ или радиосредство) [причина];	i) THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason];
	к) КУРС ДЛЯ ЗАХОДА С ПРОВОРОТОМ [причина];	j) TAKING YOU THROUGH (localizer course or radio aid) [reason];
	л) ВЫДЕРЖИВАЙТЕ (или СОХРАНЯЕТЕ) (высота) ДО ВХОДА В ГЛИССАДУ;	k) MAINTAIN (altitude) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION;
	м) ДОЛОЖИТЕ ВХОД В ГЛИССАДУ;	l) REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH;
	н) ЗАХВАТЫВАЙТЕ ЛУЧ (курс КРМ или радиосредство) [ДОЛОЖИТЕ ЗАХВАТ].	m) INTERCEPT (localizer course or radio aid) [REPORT ESTABLISHED].
	---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.2.3 МАНЕВРИРОВАНИЕ ПРИ НЕЗАВИСИМЫХ И ЗАВИСИМЫХ ПАРАЛЛЕЛЬНЫХ ЗАХОДАХ НА ПОСАДКУ	а) РАЗРЕШАЮ ЗАХОД (тип захода на посадку) НА ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ);	a) CLEARED FOR (type of approach) APPROACH RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT);
	б) ПЕРЕСЕКЛИ КУРСОВОЙ (или ПОСАДОЧНЫЙ, или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS). НЕМЕДЛЕННО ДОВЕРНИТЕ ВЛЕВО (или ВПРАВО) И ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ НА ЛИНИЮ КУРСА (или ЛИНИЮ КУРСА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО GBAS/SBAS/MLS);	b) YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (or RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (or GBAS/SBAS/MLS FINAL APPROACH COURSE);
	в) ILS (или MLS) ВПП (номер) ЛЕВАЯ (или ПРАВАЯ) ЧАСТОТА КУРСОВОГО РАДИОМАЯКА (или MLS) (частота);	c) ILS (or MLS) RUNWAY (number) LEFT (or RIGHT) LOCALIZER (or MLS) FREQUENCY IS (frequency);
... превентивные действия, когда наблюдаемое воздушное судно входит в зону NTZ	г) НЕМЕДЛЕННО ВЛЕВО (или ВПРАВО) [(цифра) ГРАДУСОВ] или [НА КУРС (три цифры)] БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ [ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ], НАБИРАЙТЕ (уровень);	d) TURN LEFT (or RIGHT) (number) DEGREES (or HEADING) (three digits) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (level);
... превентивные действия ниже 120 м (400 фут) над превышением порога ВПП, где применяются критерии поверхностей оценки препятствий для заходов на посадку на параллельные ВПП (PAOAS)	д) НАБИРАЙТЕ (уровень) НЕМЕДЛЕННО БОРТ ОТКЛОНЯЕТСЯ НА ПАРАЛЛЕЛЬНОМ ЗАХОДЕ [ОТКЛОНЯЕТСЯ ОТ СОСЕДНЕЙ ЛИНИИ ПУТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ] (дополнительные указания).	e) CLIMB (level) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (further instructions).
2.2.5 ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ		
2.2.5.1 ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ	а) БУДЕТ ВЫПОЛНЯТЬСЯ ЗАХОД ПО ПОСАДОЧНОМУ РАДИОЛОКАТОРУ НА ВПП (номер);	a) THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY (number);
	б) ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВСЛЕДСТВИЕ (причина) (альтернативные указания);	b) PRECISION APPROACH NOT AVAILABLE DUE (reason) (alternative instructions);
	в) В СЛУЧАЕ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (указания).	c) IN CASE OF GO AROUND (instructions).

2.2.5.2 Связь	а) ПРИЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ПЕРЕДАЧ НЕ ПОДТВЕРЖДАЙТЕ; б) ОТВЕТ НЕ ПОЛУЧЕН. БУДУ ПРОДОЛЖАТЬ ДАВАТЬ УКАЗАНИЯ.	a) DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS; b) REPLY NOT RECEIVED. WILL CONTINUE INSTRUCTIONS.
2.2.5.3 АЗИМУТ	а) ПОДХОДИТЕ [МЕДЛЕННО (или БЫСТРО)] [СЛЕВА (или СПРАВА)]; б) КУРС ПРАВИЛЬНЫЙ; в) НА ЛИНИИ ПУТИ; г) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ (ЛЕВЕЕ или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ; д) (число) МЕТРОВ ЛЕВЕЕ (или ПРАВЕЕ) ЛИНИИ ПУТИ.	a) CLOSING [SLOWLY (or QUICKLY)] [FROM THE LEFT (or FROM THE RIGHT)]; b) HEADING IS GOOD; c) ON TRACK; d) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) LEFT (or RIGHT) OF TRACK; e) (number) METRES LEFT (or RIGHT) OF TRACK.
2.2.5.4 УГОЛ МЕСТА	а) ПОДХОДИТЕ К ГЛИССАДЕ; б) НАЧИНАЙТЕ СНИЖЕНИЕ [СО СКОРОСТЬЮ (число) МЕТРОВ В СЕКУНДУ ИЛИ (число) ФУТОВ В МИНУТУ (или ВЫДЕРЖИВАЙТЕ ГЛИССАДУ (число) ГРАДУСОВ)]; в) СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ ПРАВИЛЬНАЯ; г) НА ГЛИССАДЕ; д) НЕМНОГО (или НАМНОГО, или ИДЕТЕ) ВЫШЕ (или НИЖЕ) ГЛИССАДЫ; е) [ВСЕ ЕЩЕ] (число) МЕТРОВ (или ФУТОВ) ВЫШЕ (или НИЖЕ); ж) СКОРРЕКТИРУЙТЕ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ; з) ВОЗВРАЩАЙТЕСЬ [МЕДЛЕННО (или БЫСТРО)] НА ГЛИССАДУ; и) ВОССТАНОВИТЕ НОРМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ; к) УГЛОМЕРНЫЙ КАНАЛ НЕ РАБОТАЕТ (затем следуют соответствующие указания); л) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП). АБСОЛЮТНАЯ (или ОТНОСИТЕЛЬНАЯ) ВЫСОТА ДОЛЖНА БЫТЬ (число и единицы измерения).	a) APPROACHING GLIDE PATH; b) COMMENCE DESCENT NOW [AT (number) METRES PER SECOND OR (number) FEET PER MINUTE (or ESTABLISH A (number) DEGREE GLIDE PATH)]; c) RATE OF DESCENT IS GOOD; d) ON GLIDE PATH; e) SLIGHTLY (or WELL, or GOING) ABOVE (or BELOW) GLIDE PATH; f) [STILL] (number) METRES (or FEET) TOO HIGH (or TOO LOW); g) ADJUST RATE OF DESCENT; h) COMING BACK [SLOWLY (or QUICKLY)] TO THE GLIDE PATH; i) RESUME NORMAL RATE OF DESCENT; j) ELEVATION ELEMENT UNSERVICEABLE (to be followed by appropriate instructions); k) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW). ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units).
2.2.5.5 МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ	а) (расстояние) ОТ ТОЧКИ ПРИЗЕМЛЕНИЯ (ОТ ВПП); б) НАД ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ; в) НАД ПОРОГОМ.	a) (distance) FROM TOUCHDOWN (FROM RW).; b) OVER APPROACH LIGHTS; c) OVER THRESHOLD.
2.2.5.6 ПРОВЕРКИ	а) ПРОВЕРЬТЕ ВЫПУСК ШАССИ И УСТАНОВКУ НА ЗАМКИ; б) ПРОВЕРЬТЕ АБСОЛЮТНУЮ (или ОТНОСИТЕЛЬНУЮ) ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ.	a) CHECK GEAR DOWN AND LOCKED; b) CHECK DECISION ALTITUDE (or HEIGHT).
2.2.5.7 ЗАВЕРШЕНИЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ	а) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ЗЕМЛЮ; б) ДОЛОЖИТЕ, КОГДА УВИДИТЕ ВПП [ОГНИ ВПП];	a) REPORT VISUAL; b) REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT;
2.2.5.8 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ	а) ПРОДОЛЖАЙТЕ ЗАХОД ВИЗУАЛЬНО ИЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг]; б) НЕМЕДЛЕННО УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ [указания по уходу на второй круг] (причина); в) ВЫ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ?;	a) CONTINUE VISUALLY OR GO AROUND [missed approach instructions]; b) GO AROUND IMMEDIATELY [missed approach instructions] (reason); c) ARE YOU GOING AROUND?;

	г) ЕСЛИ УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ (соответствующие указания); <*> д) УХОЖУ НА ВТОРОЙ КРУГ. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	d) IF GOING AROUND (appropriate instructions); <*> e) GOING AROUND. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.3 Фразеология, применяемая при использовании вторичного обзорного радиолокатора (далее - ВОРЛ) И ADS-B		
2.3.1 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ ОБОРУДОВАНИЯ ВОРЛ	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ОТВЕТЧИКА; <*> б) ОТВЕТЧИК (согласно указанному в плане полета); <*> в) ОТВЕТЧИК ОТСУТСТВУЕТ. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY; <*> b) TRANSPONDER (as shown in the flight plan); <*> c) NEGATIVE TRANSPONDER. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.2 ДЛЯ ЗАПРОСА О ВОЗМОЖНОСТЯХ ОБОРУДОВАНИЯ ADS-B	а) СООБЩИТЕ ВОЗМОЖНОСТИ ADS-B; <*> б) ПЕРЕДАТЧИК ADS-B (линия передачи данных); <*> в) ПРИЕМНИК ADS-B (линия передачи данных); <*> г) ADS-B ОТСУТСТВУЕТ. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) ADVISE ADS-B CAPABILITY; <*> b) ADS-B TRANSMITTER (data link); <*> c) ADS-B RECEIVER (data link); <*> d) NEGATIVE ADS-B. ---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.3 ДЛЯ УКАЗАНИЯ УСТАНОВИТЬ КОД НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ	а) ДЛЯ ВЫЛЕТА СКВОК (код); б) СКВОК (код).	a) FOR DEPARTURE SQUAWK (code); b) SQUAWK (code).
2.3.4 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ПРИСВОЕННЫЙ ЕМУ РЕЖИМ И КОД	а) УСТАНОВИТЕ ПОВТОРНО СКВОК [(режим)] (код); <*> б) УСТАНАВЛИВАЮ ПОВТОРНО (режим)(код). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) RESET SQUAWK [(mode)] (code); <*> b) RESETTING (mode) (code). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.5. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПОВТОРНО УСТАНОВИТЬ ОПОЗНАВАНИЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	ПОВТОРНО ВВЕДИТЕ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА [ADS-B или РЕЖИМ S].	REENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION.
2.3.6. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПИЛОТУ КОМАНДЫ ПОДТВЕРДИТЬ КОД, УСТАНОВЛЕННЫЙ НА ПРИЕМООТВЕТЧИКЕ ВОЗДУШНОГО СУДНА	а) ПОДТВЕРДИТЕ СКВОК (код); <*> б) СКВОК (код). ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) CONFIRM SQUAWK (code); <*> b) SQUAWKING (code). ---------- <*> Denotes pilot transmission.
2.3.7 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРИМЕНЯТЬ РЕЖИМ »ОПОЗНАВАНИЕ»	а) СКВОК [(код)] [И] ОПОЗНАВАНИЕ; б) СКВОК СЛАБЫЙ;	a) SQUAWK [(code)] [AND] IDENT; b) SQUAWK LOW;
	в) СКВОК НОРМАЛЬНЫЙ; г) ПЕРЕДАЙТЕ ОПОЗНАВАНИЕ ADS-B.	c) SQUAWK NORMAL; d) TRANSMIT ADS-B IDENT.
2.3.8. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВРЕМЕННО ПРИОСТАНОВИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИЕМООТВЕТЧИКА	СКВОК ТОЛЬКО НА ПРИЕМ.	SQUAWK STANDBY.
2.3.9. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ УСТАНОВИТЬ АВАРИЙНЫЙ КОД	СКВОК «МЕЙДЕЙ» [КОД СЕМЬ-СЕМЬ-НОЛЬ-НОЛЬ].	SQUAWK MAYDAY [CODE SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO].
2.3.10. ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ВЫКЛЮЧИТЬ ПРИЕМООТВЕТЧИК И/ИЛИ ПЕРЕДАТЧИК ADS-B	а) СКВОК «СТОП» [ТОЛЬКО ПЕРЕДАЧА ADS-B]; б) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ADS-B [ТОЛЬКО ПРИЕМООТВЕТЧИК (код)].	a) STOP SQUAWK [TRANSMIT ADS-B ONLY]; b) STOP ADS-B TRANSMISSION [SQUAWK (cod) ONLY].

Независимое использование приемоответчика режима S и передатчика ADS-B может не обеспечиваться на всех воздушных судах (например, в том случае, когда ADS-B обеспечивается исключительно с помощью передаваемых приемоответчиком более длительных самогенерируемых сигналов на частоте 1090 МГц). В таких случаях воздушные суда могут оказаться неспособными выполнять указания органа УВД, касающиеся применения ADS-B.		
2.3.11 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ СООБЩИТЬ БАРОМЕТРИЧЕСКУЮ ВЫСОТУ	а) СКВОК «ЧАРЛИ»; б) ПЕРЕДАЙТЕ ВЫСОТУ ADS-B.	a) SQUAWK CHARLIE; b) TRANSMIT ADS-B ALTITUDE.
2.3.12 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ УСТАНОВКУ ВЕЛИЧИНЫ ДАВЛЕНИЯ И ДАТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЭШЕЛОНА	ПРОВЕРЬТЕ УСТАНОВКУ ВЫСОТОМЕРА И ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (level).
2.3.13 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРЕКРАТИТЬ ПЕРЕДАЧУ БАРОМЕТРИЧЕСКОЙ ВЫСОТЫ ИЗ-ЗА НАЛИЧИЯ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ ЭШЕЛОН	а) ВЫКЛЮЧИТЕ РЕЖИМ ЧАРЛИ (или СТОП СКВОК ЧАРЛИ), НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ; б) ПРЕКРАТИТЕ ПЕРЕДАЧУ ВЫСОТЫ ADS-B [НЕПРАВИЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ или причина].	a) STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION; b) STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, or reason)].
2.3.14 ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ КОМАНДЫ ПРОВЕРИТЬ ЭШЕЛОН	ПОДТВЕРДИТЕ (уровень).	CONFIRM (level).
3. ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КОНТРАКТНОГО АВТОМАТИЧЕСКОГО ЗАВИСИМОГО НАБЛЮДЕНИЯ (далее - ADS-C)		
3.1 Общая фразеология ADS-C		
3.1.1 УХУДШЕНИЕ ХАРАКТЕРИСТИК ADS-C	ADS-C (или ADS-КОНТРАКТНОЕ) НЕ РАБОТАЕТ (при необходимости соответствующая информация). ADS-C (or ADS-CONTRACT) OUT OF SERVICE (appropriate information as necessary).	
4. ФРАЗЕОЛОГИЯ ПРИ ВЫДАЧЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ		
4.1 Фразеология при выдаче предупреждений		
4.1.1. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О МАЛОЙ ВЫСОТЕ, НЕМЕДЛЕННО ПРОВЕРЬТЕ ВАШУ ВЫСОТУ QNH\QFE (число) (единицы измерения). [МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА (высота)].	(aircraft call sign) LOW ALTITUDE WARNING, CHECK YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS (number) (units). [THE MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS (altitude)].
4.1.2. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ	(позывной воздушного судна) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О БЛИЗОСТИ ЗЕМЛИ (по возможности предполагаемые действия пилота).	(aircraft call sign) TERRAIN ALERT, (suggested pilot action, if possible).
5. ФРАЗЕОЛОГИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ПРИ СВЯЗИ МЕЖДУ НАЗЕМНЫМ ПЕРСОНАЛОМ И ЛЕТНЫМ ЭКИПАЖЕМ		
5.1 Фразеология, используемая при связи между наземным персоналом и летным экипажем		
5.1.1 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ (НАЗЕМНЫЙ ПЕРСОНАЛ/КАБИНА ПИЛОТОВ)	а) [ВЫ] ГОТОВЫ К ЗАПУСКУ ДВИГАТЕЛЕЙ? <*> б) ЗАПУСКАЮ НОМЕР (номер(а) двигателей). После такого обмена наземный персонал должен ответить либо по переговорному устройству, либо с помощью подачи визуального сигнала для того, чтобы указать, что никаких препятствий нет и что запуск двигателей в указанном порядке можно выполнять. При ведении любой связи между наземным персоналом и пилотами важно обеспечить надежное	a) [ARE YOU] READY TO START UP?; <*> b) STARTING NUMBER (engine number(s)). The ground crew should follow this exchange by either a reply on the intercom or a distinct visual signal to indicate that all is clear and that the start-up as indicated may proceed. Unambiguous identification of the parties concerned is essential in any communications between ground crew and pilots.

	опознавание соответствующих сторон. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	---------- <*> Denotes pilot transmission.
5.1.2 БУКСИРОВКА ХВОСТОМ ВПЕРЕД ... (наземный персонал/кабина пилотов)	а) ВЫ ГОТОВЫ К ВЫТАЛКИВАНИЮ?; <*> б) К ВЫТАЛКИВАНИЮ ГОТОВ; в) ПОДТВЕРДИТЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; <*> г) ТОРМОЗА ВЫКЛЮЧЕНЫ; д) НАЧИНАЕМ ВЫТАЛКИВАНИЕ; е) ВЫТАЛКИВАНИЕ ЗАКОНЧЕНО; <*> ж) БУКСИРОВКА ЗАКОНЧЕНА; з) ПОДТВЕРДИТЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ТОРМОЗОВ; <*> и) ТОРМОЗА ВКЛЮЧЕНЫ; <*> к) УБЕРИТЕ БУКСИР; л) БУКСИР УБИРАЮ ЖДИТЕ ВИЗУАЛЬНОГО СИГНАЛА СЛЕВА (или СПРАВА). После этого обмена подается визуальный сигнал пилоту, указывающий на то, что буксир убран и препятствий для руления нет. ---------- <*> Обозначает фразеологию, используемую пилотом.	a) ARE YOU READY FOR PUSHBACK?; b) READY FOR PUSHBACK; c) CONFIRM BRAKES RELEASED; <*> d) BRAKES RELEASED; e) COMMENCING PUSHBACK; f) PUSHBACK COMPLETED; <*> g) STOP PUSHBACK; h) CONFIRM BRAKES SET; <*> i) BRAKES SET; <*> j) DISCONNECT; k) DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT). This exchange is followed by a visual signal to the pilot to indicate that disconnect is completed and all is clear for taxiing. ---------- <*> Denotes pilot transmission.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 4 марта 2011 г. N 69

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ НА УЧАСТКЕ ЗЕМЛИ ИЛИ АКВАТОРИИ»

В соответствии с пунктом 7 статьи 40 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории».

2. Установить, что настоящий Приказ вступает в силу через 90 дней со дня официального опубликования.

Министр
И.Е.ЛЕВИТИН

Утверждены
Приказом Минтранса России
от 4 марта 2011 г. N 69

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ПОСАДОЧНЫМ ПЛОЩАДКАМ, РАСПОЛОЖЕННЫМ НА УЧАСТКЕ ЗЕМЛИ ИЛИ АКВАТОРИИ» (ФАП-69)

I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила «Требования к посадочным площадкам, расположенным на участке земли или акватории» (далее - Правила) разработаны в соответствии с пунктом 7 статьи 40 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901) и устанавливают требования, обязательные для выполнения владельцем посадочной площадки, расположенной на участке земли или акватории.

2. Требования настоящих Правил не применяются к:

посадочным площадкам для выполнения разовой посадки, подобранным с воздуха или осмотренным с земли;

посадочным площадкам, используемым менее 30 дней в течение календарного года.

3. В случаях, если эксплуатационной документацией воздушного судна устанавливаются иные требования к посадочным площадкам, чем установленные настоящими Правилами, то применяются требования эксплуатационной документации воздушного судна.

4. Посадочная площадка, предназначенная для самолетов, может быть использована вертолетами и иными видами воздушных судов при соблюдении требований, указанных в настоящих Правилах.

II. Требования к посадочным площадкам для самолетов

5. Поверхность взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) посадочной площадки должна быть без препятствий, затрудняющих руление, взлет и посадку воздушных судов.

Неровности, определяемые по зазору (просвету) между рейкой длиной в 3 м и поверхностью летного поля в любых направлениях рабочей части, не должны превышать 0,1 м или размера, указанного в эксплуатационной документации воздушных судов, для которых предназначена посадочная площадка.

ВПП должна выдерживать нагрузки, возникающие при движении воздушных судов, для полетов которых она предназначена.

В случае если посадочная площадка не имеет четко выделенной ВПП, то указанным требованиям должно соответствовать летное поле.

Ширина ВПП должна быть не менее:

18 м для посадочных площадок с длиной ВПП до 800 м;

23 м для посадочных площадок с длиной ВПП от 800 м до 1200 м;

30 м для посадочных площадок с длиной ВПП более 1200 м;

45 м для посадочных площадок с длиной ВПП более 1800 м.

Ширина ВПП, оборудованной для точного захода на посадку, должна быть не менее 30 м.

ВПП, имеющая длину более 1200 м или предназначенная для захода на посадку по приборам, оборудуется торцевой зоной безопасности (далее - ТЗБ), которая имеет длину не

менее 90 м за торцом ВПП. Ширина ТЗБ должна быть не менее общей ширины ВПП и ее боковых полос безопасности (далее - БПБ).

6. БПБ располагаются симметрично по обе стороны ВПП таким образом, чтобы общая ширина ВПП и ее БПБ составляла не менее:

30 м для посадочных площадок с длиной ВПП до 800 м;

40 м для посадочных площадок с длиной ВПП от 800 м до 1200 м;

75 м для посадочных площадок с длиной ВПП более 1200 м.

7. Ширина ВПП, которая имеет длину менее 400 м и предназначена для сверхлегких воздушных судов, и ее БПБ определяется исходя из летно-технических характеристик воздушных судов, полеты которых планируются с посадочной площадки.

8. Поперечный уклон БПБ не должен превышать 2,5%, ее поверхность, примыкающая к ВПП, должна выдерживать нагрузку, создаваемую при выкатывании воздушного судна за пределы ВПП, не вызывая у него повреждений конструкции.

9. Расположение мест стоянки воздушных судов должно обеспечивать расстояние между концами крыльев самолетов не менее 3 м.

Поверхность мест стоянки должна выдерживать нагрузку от колес воздушного судна при стоянке.

10. Поверхность между ВПП и местами стоянки, предназначенная для руления, должна выдерживать нагрузку от колес воздушного судна. При невозможности обеспечения выполнения требования для всей указанной поверхности, границы зон, предназначенные для руления, или рулежные дорожки (далее - РД) маркируются флажками или дорожными сигнальными конусами.

11. В случаях, установленных настоящими Правилами, элементы посадочных площадок обозначаются маркировочными знаками (далее - маркеры), которые должны быть объектами с массой и конструкцией, представляющими минимальную опасность для воздушного судна в случае столкновения с его частями (далее - ломкие объекты).

12. Маркеры, размещаемые вблизи ВПП или РД, устанавливаются таким образом, чтобы обеспечивать необходимое безопасное расстояние до воздушных винтов и гондол двигателей воздушных судов.

Маркеры должны закрепляться таким образом, чтобы предотвращать их смещение струей воздуха, создаваемой двигателями и воздушными винтами.

13. Входные маркеры ВПП устанавливаются симметрично оси ВПП по краям торцов ВПП таким образом, чтобы длинная сторона маркера была перпендикулярна осевой линии ВПП.

Поверхность входного маркера должна иметь со стороны ВПП чередующиеся вертикальные полосы красного и белого цвета, с противоположной стороны - вертикальные чередующиеся полосы черного и белого цвета. Крайние полосы имеют черный или красный цвет соответственно. Размеры и форма маркеров указаны в приложении N 1 к настоящим Правилам. Входные маркеры устанавливаются на линии начала и конца ВПП на расстоянии от 1 до 5 м от ее боковых границ.

14. На ВПП, не имеющей искусственного покрытия, в качестве входных маркеров, обозначающих начало и конец ВПП, допускается применение трех флажков. Флажки устанавливаются от края ВПП с шагом 2 м на линии, перпендикулярной оси ВПП, их размеры приведены в приложении N 2 к настоящим Правилам.

15. Пограничные знаки в виде усеченного конуса или призмы устанавливают вдоль боковых границ ВПП на расстоянии 100 м друг от друга и 1 м за ее боковыми границами, пограничные знаки в виде флажков, автопокрышек или дорожных сигнальных конусов - на расстоянии 50 м друг от друга. Флажки и автопокрышки могут быть белого, красного или черного цвета при условии обеспечения контраста с фоном местности. При наличии снега на посадочной площадке пограничные знаки могут быть в виде веток деревьев хвойных пород.

Поверхность пограничного знака ВПП окрашивается чередующимися поперечными полосами красного и белого цветов или черного и белого цветов.

16. Посадочная площадка оборудуется не менее чем одним ветроуказателем.

Ветроуказатель располагается таким образом, чтобы он был хорошо виден со всех точек летного поля. Он не должен затеняться зданиями, сооружениями и естественными препятствиями со всех направлений и свободно вращаться вокруг оси мачты.

Ветроуказатель должен иметь размеры не менее размеров, указанных в приложении N 3 к настоящим Правилам.

Ветроуказатель при полетах ночью должен быть освещен.

Цвет ветроуказателя выбирается таким образом, чтобы он контрастировал с окружающей местностью.

В тех случаях, когда для обеспечения необходимой контрастности ветроуказателя необходимо использовать сочетание двух цветов, используются сочетания оранжевого с белым, красного с белым или черного с белым. Цвета располагаются в виде пяти чередующихся полос таким образом, чтобы первая и последняя полосы имели более темный цвет.

17. На посадочной площадке устанавливаются поверхности ограничения препятствий в направлении полосы воздушных подходов, примыкающей к торцу ВПП и расположенной в направлении ее оси, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку (далее - полоса воздушных подходов), а также в стороны от границ БПБ.

Для посадочных площадок, используемых ночью, не предназначенных для захода на посадку по приборам, поверхности ограничения препятствий в плане посадочной площадки имеют форму трапеции, боковые стороны которой образуются линиями, расходящимися от края БПБ под углом 6° к оси ВПП, проходящими от внешней границы ТЗБ, а при ее отсутствии - от торца ВПП. Длина поверхности ограничения препятствий в направлении полосы воздушных подходов составляет 1500 м, начинается от торца ВПП и имеет угол наклона 3° к оси ВПП. Боковая поверхность ограничения препятствий начинается от края БПБ и имеет угол наклона к нему 20° до высоты 50 м, далее горизонтальный участок до расстояния от оси ВПП 120 м.

В случае если препятствия выходят за указанные поверхности ограничения, разрешается использование посадочных площадок днем для захода на посадку без использования приборов при условии, что владелец посадочной площадки включит описание препятствия в аэронавигационный паспорт посадочной площадки.

Для посадочных площадок, предназначенных для захода на посадку по приборам, поверхности ограничения препятствий в плане посадочной площадки имеют форму трапеции, боковые стороны которой образуются линиями, начинающимися на расстоянии 120 м в обе стороны от оси ВПП у ее торца и расходящимися под углом 9° к оси ВПП, проходящими от внешней границы ТЗБ. Длина поверхности ограничения препятствий в направлении полосы воздушных подходов составляет 3000 м, начинается от торца ТЗБ и имеет угол наклона 3° к оси ВПП. Боковая поверхность ограничения препятствий начинается от края БПБ и имеет угол наклона к нему 20° до высоты 50 м, далее горизонтальный участок до расстояния от оси ВПП 120 м.

Для посадочных площадок, оборудованных системами точного захода на посадку, применяются требования, установленные для аэродромов в зависимости от категории точного захода на посадку.

III. Требования к посадочным площадкам для вертолетов

18. На посадочной площадке должна быть предусмотрена зона приземления и отрыва (далее - зона TLOF), зона конечного этапа захода на посадку и взлета (далее - зона FATO) и зона безопасности.

19. Зона FATO может быть расположена на ВПП или РД посадочной площадки, предназначенной для самолетов, либо вблизи них.

20. Зона FATO может быть любой конфигурации и должна иметь размеры,

позволяющие:

для вертолетов с максимальной взлетной массой более 3100 кг - поместить круг диаметром не менее диаметра, равному длине вертолета с вращающимися винтами (далее - D), для полетов которого предназначена данная посадочная площадка;

для вертолетов с максимальной взлетной массой 3100 кг и менее - поместить круг диаметром не менее 0,83D самого большого вертолета, для обслуживания которого предназначена данная посадочная площадка.

21. Средний уклон зоны FATO в любом направлении составляет не более 3%. Локальный уклон любой части зоны подхода, измеряемый по размеру колеи вертолета, не превышает 7%.

22. Поверхность зоны FATO должна быть свободной от препятствий и выдерживать воздействие струи несущего винта.

23. На посадочной площадке предусматриваются не менее одной зоны TLOF, которая может располагаться в пределах зоны FATO или вне ее.

Зона TLOF может быть любой конфигурации и должна иметь достаточные размеры, чтобы вместить круг диаметром 0,83D вертолета, для полетов которого рассчитана данная зона.

Уклоны зоны TLOF устанавливаются достаточными для предотвращения скопления воды на поверхности зоны, но не должны превышать 2% в любом направлении, если иное ограничение не указано в эксплуатационной документации на воздушное судно.

Зона TLOF должна выдерживать нагрузку, создаваемую воздушными судами, для посадки которых она рассчитана.

24. Вокруг зоны FATO располагается зона безопасности, поверхность которой не обязательно должна быть твердой.

В зоне безопасности не допускается наличие предметов, которые в силу их функционального назначения не должны располагаться в этой зоне.

Объекты, которые в силу их функционального назначения необходимо размещать в зоне безопасности, должны быть ломкими объектами и не выше 0,25 метров. Если они располагаются вдоль границы зоны FATO, то они не должны выходить за пределы плоскости, берущей начало на высоте 0,25 метров над границей зоны FATO и восходящей в сторону от зоны FATO с градиентом 5%.

Зона безопасности, окружающая зону FATO, предназначенную для использования вертолетами в визуальных метеорологических условиях, простирается за пределы контура зоны FATO на расстояние 0,5D вертолета, для обслуживания которого рассчитана посадочная площадка.

В случае:

если зона FATO имеет форму четырехугольника, каждая внешняя сторона зоны безопасности должна быть не менее 2D;

если зона FATO имеет форму окружности, диаметр зоны безопасности должен быть не менее 2D.

Зона безопасности, окружающая зону FATO, предназначенную для полетов вертолетов в приборных метеорологических условиях, должна иметь размеры в поперечном направлении, не менее 45 м с каждой стороны от осевой линии и в продольном направлении, не менее 60 м от границ зоны FATO.

Восходящий уклон поверхности зоны безопасности, когда она является твердой, в направлении от границы зоны FATO не должен превышать 4%.

25. На посадочной площадке обеспечивается, чтобы препятствия со стороны зоны FATO не были выше боковой поверхности ограничения препятствий, простирающейся с восходящим уклоном 45° от границы зоны безопасности до высоты 10 м.

26. В тех случаях, когда рельеф местности или препятствия делают невозможным осуществление взлета и посадки в двух направлениях, допускается устройство посадочных площадок со стартом в одну сторону. В таких случаях расстояние от торца посадочной площадки, включая зону безопасности, до препятствий, перекрывающих второе

направление полосы воздушных подходов, должно быть не менее 2D.

При применении криволинейной траектории набора высоты и снижения зона, свободная от препятствий, должна обеспечивать возможность осуществления начала разворота при взлете и завершения разворота при посадке на высоте не менее 30 м для всех классов летно-технических характеристик вертолетов.

27. Место стоянки вертолета обозначается согласно приложению N 4 к настоящим Правилам и должно иметь размеры, достаточные для того, чтобы поместить круг диаметром, равным величине 1,2D вертолета, для которого планируется использовать место стоянки.

Если место стоянки используется для разворота вертолета:

а) вокруг него располагается защитная зона, которая простирается в стороны на расстояние 0,4D от границы места стоянки;

б) минимальный размер места стоянки и защитной зоны должен быть не менее 2D.

Если на посадочной площадке предусматривается одновременное маневрирование вертолетов над местами стоянок, защитные зоны мест стоянки вертолетов и связанные с ними маршруты руления не перекрываются.

Если предусматривается неодновременное маневрирование вертолетов над местами стоянок, допускается перекрытие защитных зон мест стоянки вертолетов и связанных с ними маршрутов руления.

Если место стоянки вертолета предназначено для руления по земле вертолетов, имеющих шасси с колесами, его размеры должны учитывать минимальный радиус разворота вертолетов, для размещения которых предназначено место стоянки.

Если место стоянки вертолета используется для сквозного руления по земле, то минимальная ширина места стоянки и соответствующей защитной зоны должна быть не менее ширины наземного маршрута руления.

28. Центральная зона места стоянки вертолета должна выдерживать статическую нагрузку и нагрузку, обусловленную движением вертолетов, для обслуживания которых она предназначена и должна иметь:

а) диаметр не менее 0,83D вертолета, для обслуживания которого она предназначена;

б) ширину не менее ширины наземной РД для руления по земле, если место стоянки вертолета предназначено для выполнения сквозного руления по земле.

Допускается совмещение зоны TLOF и места стоянки.

Уклон места стоянки вертолета в любую сторону не должен превышать 2%, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией воздушного судна.

29. Места хранения вертолетов, на которых не будет производиться запуск двигателей, должны иметь размеры, необходимые для безопасного хранения вертолетов.

30. Ширина наземной РД для руления по земле равняется не менее 1,5 размера колеи вертолета, для обслуживания которого предназначена РД.

31. Пространство над РД для руления по земле освобождается от препятствий в каждую сторону от осевой линии на расстояние не менее 0,75D вертолета, для руления которого предназначена РД.

Продольный уклон РД для руления по земле вертолетов не должен превышать 3%, поперечный уклон не более 2%.

На РД для руления по земле вертолетов не допускается наличие каких-либо объектов, за исключением ломких объектов, которые вследствие своего функционального назначения должны там находиться.

РД для руления вертолетов по земле должна быть оборудована таким образом, чтобы исключить воздействие незакрепленных предметов на вертолет.

РД, предназначенные для руления по земле вертолетами и самолетами, должны соответствовать наиболее строгим требованиям к РД для самолетов и к РД для руления по земле вертолетов.

32. Ширина РД для руления по воздуху должна быть не менее 2 размеров колеи наибольшего вертолета, для руления которого предназначена РД.

Пространство над РД для руления по воздуху освобождается от препятствий

в каждую сторону от осевой линии РД на расстоянии не менее диаметра несущего винта вертолета, для руления которого предназначена РД, поверхность под указанным пространством должна быть пригодной для аварийной посадки и должна исключать повреждение вертолетов незакрепленными предметами.

Поперечный и продольный уклоны поверхности РД для руления по воздуху для вертолетов не должны превышать 10% и 7% соответственно или не должны превышать ограничений уклонов, установленных в эксплуатационной документации вертолетов, для руления которых рассчитана РД.

33. Вертолетные посадочные площадки с искусственным покрытием должны иметь опознавательную маркировку - букву «Н» белого цвета. На посадочных площадках при учреждениях здравоохранения наносят букву «Н» красного цвета на фоне белого креста.

Поперечная линия буквы «Н» должна быть расположена под прямым углом к предпочтительному направлению конечного этапа захода на посадку. Размеры опознавательной маркировки должны быть не меньше размеров, указанных в приложении N 5 к настоящим Правилам.

Маркировка зоны FATO прямоугольной формы состоит из трех одинаковых маркировок, расположенных вдоль границы каждой стороны, включая угловые, через равные интервалы согласно приложению N 6 к настоящим Правилам. Если зона FATO имеет форму окружности или любую другую форму, минимальное количество маркировок, расположенных через равные интервалы, равно пяти. Белая линия маркировки границы зоны FATO должна быть шириной не менее 0,3 м.

Маркировка зоны TLOF должна быть обеспечена в том случае, если периметр зоны TLOF не является четко выраженным. Маркировка зоны TLOF состоит из непрерывной белой линии шириной не менее 0,3 м.

Маркировка точки приземления наносится таким образом, чтобы обеспечить нахождение вертолета на безопасном расстоянии от любого препятствия, если кресло пилота вертолета находится над маркировкой и представляет собой окружность желтого цвета с шириной линии не менее 0,5 м и внутренним диаметром равным 0,5D вертолета, для посадки которого предназначена зона приземления.

34. Вертолетные посадочные площадки без искусственного покрытия обозначаются согласно приложению N 7 к настоящим Правилам.

Знаки посадочной площадки без искусственного покрытия могут представлять собой дорожные сигнальные конусы или автопокрышки, окрашенные в контрастный цвет, или флажки.

В зимний период дорожные сигнальные конусы, автопокрышки и флажки могут быть заменены ветками деревьев хвойных пород.

35. На месте стоянки вертолетов с искусственным покрытием маркируется граница центральной зоны желтой или оранжевой линией шириной не менее 0,15 м.

Места стоянки, не имеющие искусственного покрытия, обозначаются четырьмя дорожными сигнальными конусами, автопокрышками или флажками, расположенными по углам квадрата, в который может быть вписан круг, размером 1,2D вертолета, для которого предназначена данная стоянка.

36. На искусственном покрытии осевые линии РД для руления по земле и РД для руления по воздуху маркируются пунктирной линией желтого или оранжевого цвета шириной 0,15 м и длиной 1,5 м с разрывами 3,0 м.

Маркировка маршрутов руления по воздуху над поверхностями без искусственного покрытия может быть выполнена флажками или дорожными сигнальными конусами или покрышками.

37. Посадочные площадки для вертолетов оборудуются ветроуказателем. Ветроуказатель должен иметь размеры не менее размеров, указанных в приложении N 3 к настоящим Правилам.

Цвет, расположение и конструкция ветроуказателя должны соответствовать требованиям пункта 16 настоящих Правил.

IV. Требования к посадочным площадкам, расположенным в акватории

38. Посадочные площадки, расположенные в акватории, оборудуются не менее, чем одним ветроуказателем, соответствующим требованиям пункта 16 настоящих Правил.

39. Участок акватории, предназначенный для взлета, должен иметь:

длину на 20% больше дистанции для взлета гидросамолета, установленной в руководстве по летной эксплуатации, для штиля;

ширину и глубину согласно руководству по летной эксплуатации воздушного судна.

40. В случае, если на посадочной площадке определено направление полосы воздушных подходов, акватория оборудуется оранжевыми или белыми буями.

41. На посадочной площадке необходимо иметь лодку со спасательными кругами для оказания помощи экипажам воздушных судов и их пассажирам.

42. На берегу в непосредственной близости от посадочной площадки, расположенной в акватории, должны быть оборудованы стоянки воздушных судов, причал для швартовки воздушных судов.

При стоянке воздушных судов на суше должны обеспечиваться подъем на берег и спуск на воду воздушного судна.

43. Для маркировки посадочной площадки на поверхности воды используются плавающие маркеры, удерживаемые на месте цепями или тросами (далее - буи) и маркеры, устанавливаемые на малой глубине на столбе.

44. Левая часть канала при движении к берегу, а также препятствия, которые следует обходить справа при движении к берегу, маркируются черными или зелеными буями.

Правая часть канала при движении к берегу, а также препятствия, которые следует обходить слева при движении к берегу, маркируются красными буями.

45. Для обозначения центра фарватера или канала используются полосатые черно-белые буи.

46. Для использования ночью наиболее важные буи освещаются или на них устанавливаются светоотражатели цвета, соответствующего окраске буя, за исключением черных буев, на которых используется огонь или светоотражатель белого или зеленого цвета.

Приложение N 1
к Правилам (пункт 13)

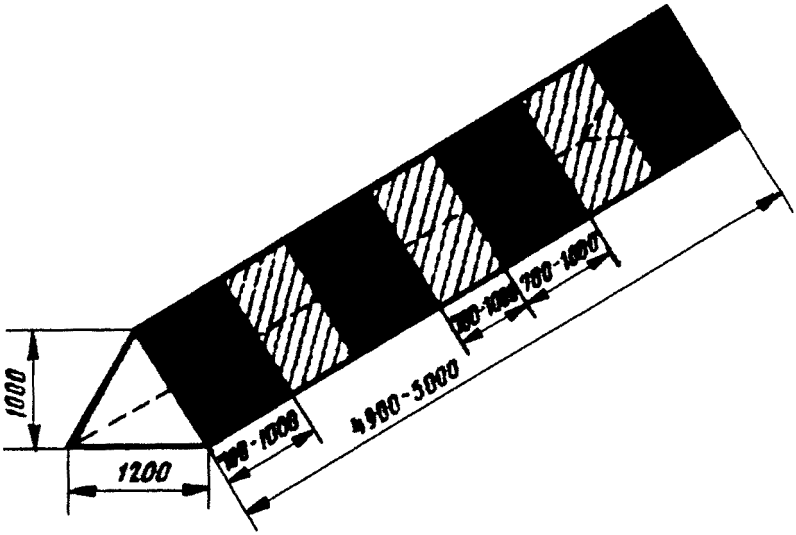


Рисунок. Входной маркер

Приложение N 2
к Правилам (пункт 14)

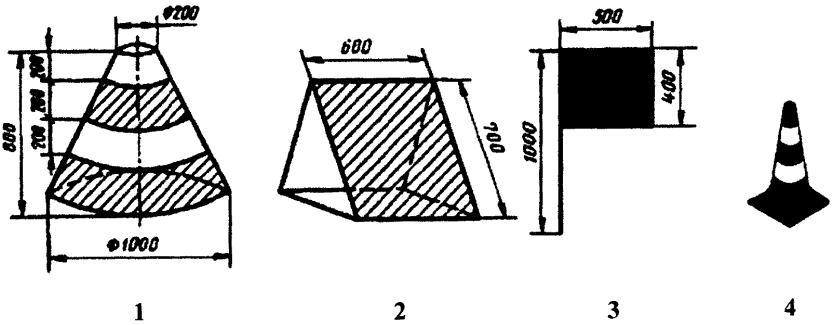


Рисунок. Пограничные знаки:
1 - усеченный конус; 2 - призма; 3 - флажок;
4 - дорожный сигнальный конус

Приложение N 3
к Правилам (пункты 16, 37)

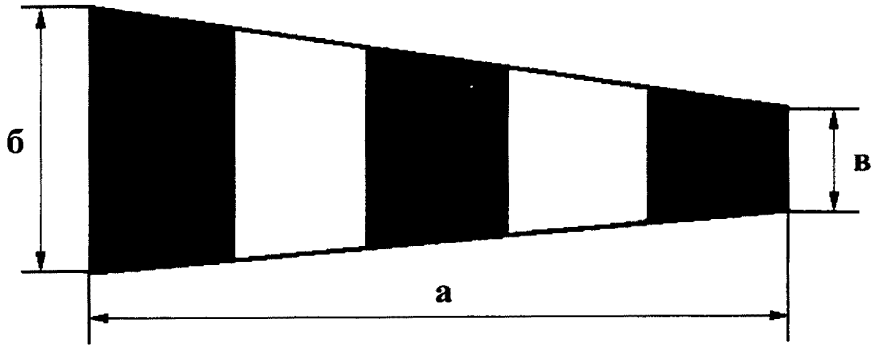


Рисунок. Размеры ветроуказателя

Назначение посадочной площадки	а(м)	б(м)	в(м)
Для самолетов	3,6	0,9	0,4
Для вертолетов	2,4	0,6	0,3
Для сверхлегких воздушных судов	1,0	0,3	0,15

Приложение N 4
к Правилам (пункт 27)

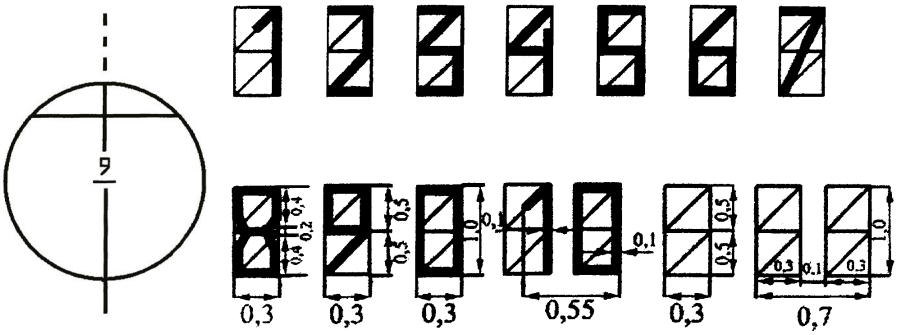


Рисунок. Маркировка места стоянки. Форма и размеры (м) цифр
и буквы маркировки

Приложение N 5
к Правилам (пункт 33)

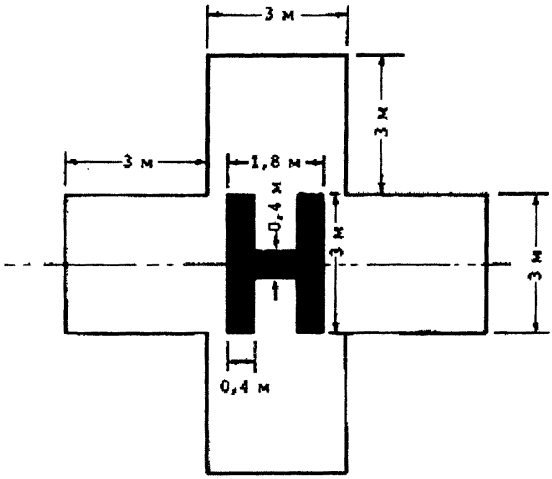


Рисунок. Опознавательная маркировка посадочной площадки
при учреждении здравоохранения

Приложение N 6
к Правилам (пункт 33)

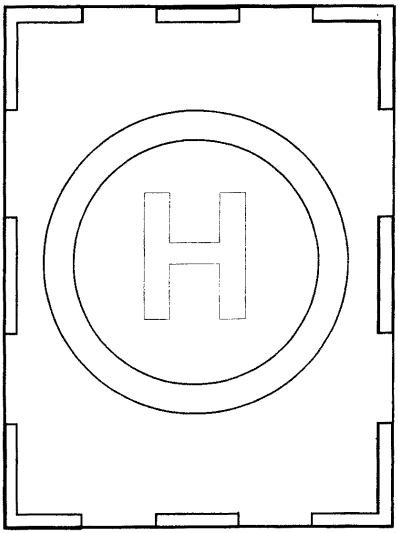


Рисунок. Схема маркировки посадочной площадки
с искусственным покрытием

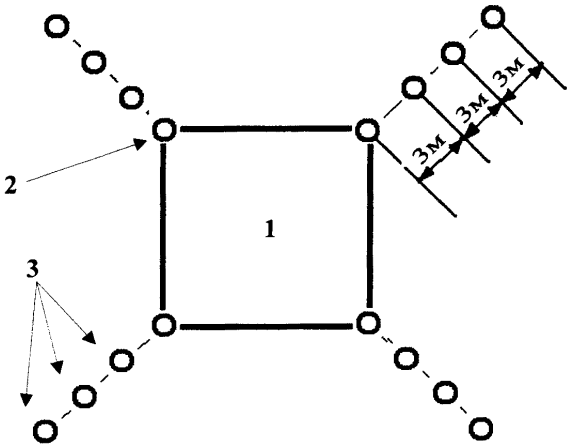


Рисунок. Обозначение рабочей площади вертолетной посадочной площадки без искусственного покрытия:
1 - рабочая площадь посадочной площадки;
2 - усеченный конус или призма;
3 - флажки-ориентиры или дорожный сигнальный конус или автопокрышки

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 16 мая 2003 г. N 132

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ЭКЗЕМПЛЯР ВОЗДУШНОГО СУДНА. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 16.07.2003 N 163,
от 03.07.2008 N 96, от 29.11.2016 N 365)

В соответствии со статьей 36 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383) приказываю:

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации».

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.07.2003 N 163)

2. Установить, что настоящие Федеральные авиационные правила вводятся в действие с 30 марта 2004 года.

(п. 2 введен Приказом Минтранса России от 16.07.2003 N 163)

3. Исключен. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96.

Первый заместитель Министра
А.НЕРАДЬКО

Утверждены
Приказом Минтранса России
от 16 мая 2003 г. N 132

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ЭКЗЕМПЛЯР ВОЗДУШНОГО СУДНА. ТРЕБОВАНИЯ И ПРОЦЕДУРЫ СЕРТИФИКАЦИИ» (ФАП-132)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 03.07.2008 N 96,
от 29.11.2016 N 365)

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Экземпляр гражданского воздушного судна (далее - экземпляр ВС) допускается к эксплуатации только при наличии сертификата летной годности.

2. Для целей настоящих Федеральных авиационных правил (далее - Правила) используются следующие термины и определения:

абзацы второй - третий исключены. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96;

заявитель - юридическое или физическое лицо, подавшее заявку в уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган на получение сертификата летной годности или продление срока его действия;

(в ред. Приказов Минтранса России от 03.07.2008 N 96, от 29.11.2016 N 365)

сертификат летной годности - документ, выдаваемый уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом для подтверждения соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям (приложение N 1 к настоящим Правилам) (далее - сертификат летной годности);

(в ред. Приказов Минтранса России от 03.07.2008 N 96, от 29.11.2016 N 365)

абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96;

инспекционный контроль летной годности экземпляра ВС - контрольная оценка экземпляра ВС, осуществляемая с целью установления его соответствия требованиям, предъявляемым к летной годности.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

3. Настоящие Правила распространяются на экземпляры ВС, имеющие сертификат типа (аттестат о годности к эксплуатации) и подлежащие регистрации или зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Правила содержат технические требования к летной годности экземпляра ВС и процедуры, обеспечивающие сертификацию экземпляра ВС и оформление сертификата летной годности.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

4. Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96.

<*> Сноска исключена. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96.

Правила обязательны для юридических и физических лиц при допуске к эксплуатации и поддержании летной годности экземпляров ВС.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

5. Правила не отменяют действие документов, допускающих экземпляры ВС к полетам в гражданской авиации и выданных до даты введения в действие настоящих Правил. После окончания действия ранее выданного документа держатель документа проходит процедуры, установленные настоящими Правилами.

6 - 7. Исключены. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96.

II. ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКЗЕМПЛЯРА ВС

8. Заявитель подает заявку на сертификацию экземпляра ВС (приложение N 2 к настоящим Правилам) в уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

Заявитель отвечает за достоверность представленных в заявке сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Заявка должна быть подана в сроки, предварительно согласованные с уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом, но не позднее, чем за 35 календарных дней до даты окончания действия сертификата летной годности (даты начала эксплуатации) экземпляра ВС.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

9. Уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган в двухнедельный срок уведомляет заявителя о принятии к рассмотрению или мотивированном отказе в принятии заявки на сертификацию экземпляра ВС (в случае, если не в полном объеме представлена документация или ее качество не позволяет провести оценку соответствия экземпляра ВС установленным требованиям).

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

10. При положительном решении уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган привлекает в установленном порядке научную или иную организацию для выполнения работ по оценке соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям (далее - привлекаемая организация).

(п. 10 в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

11. Заявитель предъявляет экземпляр ВС привлекаемой организации для проведения работ по оценке соответствия экземпляра ВС установленным требованиям.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

Экземпляр ВС и его документация, а также материалы заявителя (акты, справки, отчет о контрольном полете и др.), подтверждающие соответствие летной годности экземпляра ВС установленным требованиям, должны быть подготовлены для выполнения программы проведения работ по оценке соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям (далее - программа).

(абзац введен Приказом Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

12. Программа разрабатывается привлекаемой организацией и согласовывается с уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом.

(п. 12 в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

13. По результатам выполнения программы привлекаемая организация оформляет заключение по оценке соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям согласно приложению N 3 к настоящим Правилам (далее - заключение).

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

Привлекаемая организация при положительных выводах указанного заключения формирует комплексное заключение согласно приложению N 4 к настоящим Правилам. Указанные документы передаются заявителю и в уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

Уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган принимает решение о выдаче заявителю сертификата летной годности экземпляра ВС согласно приложению N 5 к настоящим Правилам.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

14. В случае признания летной годности экземпляра ВС несоответствующей установленным требованиям уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата с

указанием причин и второй экземпляр заключения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

15. Абзацы первый - второй исключены. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96.

Сертификат летной годности выдается (продлевается) на период действующих сроков службы (ресурсов) экземпляра ВС, но не более чем на два года. Продление сертификата летной годности производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности в соответствии с настоящими Правилами.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

16. В соответствии с пунктом 4 статьи 8 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» <*> сертификация экземпляра ВС осуществляется на возмездной основе.

<*> Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383.

17. Заявитель (держатель сертификата летной годности), осуществивший изменения конструкции экземпляра ВС, его компонентов или эксплуатационной документации, извещает уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган об этих изменениях и предъявляет экземпляр ВС для оценки соответствия согласно Правилам.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

18. Уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган приостанавливает действие сертификата летной годности в случае выявления несоответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям.

(п. 18 в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

19. Заявитель (держатель сертификата летной годности) своевременно выполняет процедуры регистрации экземпляра ВС, предоставляет возможность проведения инспекционного контроля летной годности экземпляра ВС и обеспечивает поддержание летной годности экземпляра ВС путем:

а) технического обслуживания и ремонта экземпляра ВС в соответствии с эксплуатационной документацией, учета и устранения отказов, неисправностей и повреждений, возникающих при эксплуатации экземпляра ВС;

б) своевременного выполнения требований нормативных документов, касающихся поддержания летной годности.

20. Заявитель (держатель) сертификата летной годности незамедлительно информирует уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган, выдавший сертификат летной годности, об инцидентах и авиационных происшествиях.

(п. 20 в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

III. ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЭКЗЕМПЛЯРА ВС

21. Инспекционный контроль летной годности экземпляра ВС организует и проводит уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган, выдавший сертификат летной годности, при необходимости привлекая к работе по инспекционному контролю привлекаемую организацию.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

22. Инспекционный контроль летной годности экземпляра ВС осуществляется по программе, утвержденной в установленном порядке (далее - программа инспекционного контроля).

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

Плановый инспекционный контроль летной годности экземпляра ВС проводится не

чаще одного раза в год.

При наличии информации о нарушении правил по эксплуатации и поддержания летной годности экземпляра ВС проводится внеочередной инспекционный контроль летной годности экземпляра ВС.

В пределах срока действия сертификата летной годности на основании результатов инспекционного контроля летной годности экземпляра ВС решением уполномоченного органа в области гражданской авиации или его территориального органа действие сертификата может приостанавливаться и возобновляться.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

23. По результатам инспекционного контроля летной годности ВС составляется Акт инспекционного контроля летной годности экземпляра ВС согласно приложению N 6 к настоящим Правилам.

24. Исключен. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96.

IV. ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СЕРТИФИКАЦИИ ЭКЗЕМПЛЯРА ВС

(введена Приказом Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

25. Накопление, учет и контроль сведений о сертификации экземпляра ВС, результатов инспекционного контроля и другой информации осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации с применением информационных компьютерных технологий. Упомянутые сведения, результаты и другая информация в электронном виде представляются в уполномоченный орган в области гражданской авиации привлекаемой организацией и заявителем.

26. Привлекаемая организация готовит и передает в электронном виде в уполномоченный орган в области гражданской авиации следующую информацию:

программу (программу инспекционного контроля);

документы, содержащие основные результаты выполнения программы (программы инспекционного контроля);

заключение, а в случае инспекционного контроля - акт инспекционного контроля летной годности экземпляра ВС;

комплексное заключение.

27. Заявитель (эксплуатант) ежеквартально (на дату начала квартала) передает уполномоченному органу в области гражданской авиации в электронном виде по установленной форме информацию о ресурсном состоянии экземпляров ВС, имеющих сертификат летной годности.

Приложение N 1
к Правилам (п. 6)

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

1. Исключен. - Приказ Минтранса России от 03.07.2008 N 96.

2. Экземпляр ВС и его документация должны соответствовать следующим требованиям:

судовые документы соответствуют требованиям воздушного законодательства Российской Федерации;

действующая эксплуатационная документация содержит все изменения и дополнения, которые внесены в установленном порядке;

пономерная документация содержит все необходимые записи;

экземпляр ВС имеет остаток ресурса и срока службы не менее срока действия выдаваемого сертификата летной годности. Каждый компонент ВС с ограниченным ресурсом и (или) сроком службы имеет остаток ресурса и (или) срока службы;

на экземпляре ВС и всех его компонентах в соответствии с эксплуатационной документацией выполнен полный комплекс технического обслуживания и ремонта в организациях по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, сертифицированных в установленном воздушным законодательством Российской Федерации порядке, и устранены все неисправности и их последствия;

на экземпляре ВС и всех его компонентах выполнены все работы (разовые осмотры, проверки и доработки), предусмотренные нормативными актами уполномоченного органа в области гражданской авиации;

сохранены основные летные характеристики экземпляра ВС, то есть их соответствие характеристикам, указанным в руководстве по летной эксплуатации, что подтверждено материалами контрольного полета, предусмотренного эксплуатационной документацией;

основные летные характеристики экземпляра ВС по данным средств объективного контроля соответствуют характеристикам, указанным в руководстве по летной эксплуатации;

для полета в заявленных условиях навигации экземпляр ВС укомплектован соответствующим оборудованием и обеспечен соответствующей эксплуатационной документацией;

трафареты и надписи, нанесенные на экземпляр ВС, соответствуют эксплуатационной документации;

на экземпляре ВС и каждом его компоненте отсутствуют изменения конструкции, которые не предусмотрены действующей эксплуатационной документацией и (или) нормативными актами уполномоченного органа в области гражданской авиации, и не согласованы с разработчиком ВС;

экземпляр ВС и каждый его компонент полностью укомплектованы согласно перечню в пономерной документации.

(п. 2 в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

3. Для определения степени соответствия экземпляра ВС установленным требованиям могут использоваться (отдельно или в комбинации):

предусмотренные его эксплуатационной документацией методы, методики и технические средства, используемые для получения объективной оценки летной годности экземпляра ВС, введенные в действие установленным порядком;

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

контрольный полет и контрольное руление;

экспертиза материалов заявителя (акты, справки, отчет о контрольном полете и др.), которые подтверждают соответствие летной годности экземпляра ВС установленным требованиям;

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

осмотр экземпляра ВС;

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

данные средств объективного контроля, полученные в полете по назначению воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 03.07.2008 N 96)

Приложение N 2
к Правилам (п. 8)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

Руководителю уполномоченного органа
в области гражданской авиации
или его территориального органа

_____
(адрес)

ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

1. Прошу в установленном порядке провести сертификацию экземпляра воздушного судна:
1.1. Тип (модель) _____
1.2. Категория _____
1.3. Серийный (заводской) номер _____
1.4. Дата изготовления _____
1.5. Наименование изготовителя _____
1.6. Государство-изготовитель _____
1.7. Сертификат типа: N _____, дата выдачи _____
1.8. Регистрационный номер (если имеется): RA _____
1.9. Данные по комплектации соответствуют записям в формуляре N __
_____
для _____ постоянного сертификата
(выдачи, продления срока действия)
летной годности.
2. Срок действия сертификата: до «__» _____ 200_ г.
3. Сведения о заявителе:
3.1. Адрес _____
3.2. Телефон _____ Факс _____
3.3. Адрес электронной почты (при ее наличии) _____
_____
3.4. Если эксплуатант экземпляра ВС - физическое лицо:
Фамилия, имя, отчество _____
3.5. Если эксплуатант экземпляра ВС - юридическое лицо:
Полное наименование организации _____
_____
Фамилия, имя, отчество руководителя _____
_____
Фамилия, имя, отчество, телефон сотрудника, ответственного за обеспечение взаимодействия _____
_____
4. Наименование и адрес владельца (собственника) экземпляра воздушного судна _____
_____
5. Место базирования экземпляра ВС _____
6. Наименование и адрес организации по техническому обслуживанию и ремонту, в которой проводились техническое обслуживание и ремонт экземпляра ВС _____
_____
7. Приложение в двух экземплярах на ____ листах.
8. Заявитель обязуется выполнять правила сертификации.
9. Я, нижеподписавшийся Заявитель, подтверждаю, что все сведения в

этой заявке и приложениях к ней являются правильными во всех отношениях.

М.П. Заявитель

_____ _____
(подпись) (инициалы, фамилия)

При необходимости от заявителя могут быть затребованы дополнительные документы для оценки соответствия экземпляра ВС установленным требованиям.

Приложение к заявке

1. Сведения об экземпляре воздушного судна и условиях его эксплуатации:

1.1. Максимальная взлетная масса, кг _____

1.2. Наработка экземпляра воздушного судна с начала эксплуатации: в летных часах _____, полетах _____, годах _____

1.3. Остаток назначенного ресурса экземпляра воздушного судна: в летных часах _____, полетах _____, годах _____

1.4. Наработка экземпляра воздушного судна после последнего ремонта: в летных часах _____, полетах _____, годах _____

1.5. Остаток ресурса экземпляра воздушного судна до ремонта: в летных часах _____, полетах _____, годах _____

1.6. Ремонтное предприятие, выполнившее последний ремонт, и дата этого ремонта _____
_____

1.7. Заявляемые условия навигации _____
_____
_____

Приложение N 3
к Правилам (п. 13)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ N __ ПО ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ ЭКЗЕМПЛЯРА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА УСТАНОВЛЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ

Комиссия в составе:
Председатель комиссии _____
Члены комиссии _____
_____

в период с «__» _____ 200_ г. по «__» _____200_ г. провела оценку соответствия экземпляра ВС _____
(тип (модель), категория,
серийный (заводской) номер,
_____
дата изготовления, наименование изготовителя,
государство-изготовитель, сертификат типа (аттестат),
дата выдачи,
_____
регистрационный номер (если имеется): RA -)
установленным требованиям и установила следующее:
_____
(результаты оценки соответствия экземпляра ВС
установленным требованиям)
_____
_____
_____
_____

ВЫВОДЫ

Экземпляр воздушного судна _____
(тип (модель), категория, серийный
(заводской) номер, дата
_____
изготовления, наименование изготовителя,
государство-изготовитель, сертификат типа (аттестат),
дата выдачи,
_____
регистрационный номер (если имеется): RA -)
соответствует (не соответствует) техническим требованиям к летной годности экземпляра воздушного судна.

Председатель комиссии _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Члены комиссии: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Приложение N 4
к Правилам (п. 13)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

КОМПЛЕКСНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ N __

На основании положительных результатов проведенных работ удостоверяется, что экземпляр гражданского воздушного судна _____
_____
(наименование, тип, бортовой номер)
_____
принадлежащий _____,
(владелец, адрес владельца)
соответствует установленным требованиям к экземпляру гражданского воздушного судна.
В соответствии со статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации экземпляру гражданского воздушного судна _____
(наименование,
_____
тип, бортовой номер)
может быть выдан сертификат летной годности экземпляра гражданского воздушного судна.

Руководитель привлекаемой организации
_____
М.П.
«__» _____ 200__ г.

Приложение N 5
к Правилам (п. 13)

Образец

СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса РФ от 03.07.2008 N 96)

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS
OF THE CIVIL AIRCRAFT
N _____

1. Тип и назначение воздушного судна Aircraft type & category	2. Национальный и регистрационный знаки Aircraft national & registration marks	3. Серийный (заводской) номер Serial (manufactory) number

4. Сертификат типа ВС _____
Aircraft Type Certificate (Attestat)

5. Воздушное судно допущено к полетам в Организованной Системе Треков (OTS)
Северной Атлантики (Сертификат типа N _____),
включая полеты по RVSM (_____).
Aircraft has been permitted to perform flights within Organized Track System (OTS) of North Atlantic (Type Certificate N _____),
including RVSM flights (N _____).

6. Воздушное судно допущено к полетам по _____ категории ИКАО.
Aircraft has been permitted to performs flights according to the ICAO _____ category.

7. Настоящий Сертификат летной годности выдан на указанное выше гражданское воздушное судно в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации от 07.12.1944
Данное воздушное судно считается годным к полетам, если оно содержится и эксплуатируется в соответствии с указанными документами и установленными эксплуатационными ограничениями.
This Certificate has been issued for the abovementioned aircraft in accordance with Russian Laws and the Convention on International Civil Aviation of 07.12.1944.

This Aircraft is airworthy if provided the aircraft is maintained operated in accordance with the above documents and the approved operating limitations.

8. Срок действия Сертификата до _____
The Certificate is valid till

_____
(Полное название должности) (Подпись Фамилия, И.,О.)
Title Signature Name
Дата выдачи _____
Date of issue

ОБОРОТНАЯ СТОРОНА БЛАНКА СЕРТИФИКАТА

9. Эксплуатация радиостанции разрешается позывными сигналами:
Approved radio callsigns
телеграфом _____ телефоном _____
telegraph telephone
Вес конструкции (масса) (Weight of empty aircraft (mass)) _____
Центровка % САХ (CG position (%MAC)) _____

_____
(Подпись - Signature Фамилия, И.,О. - Name)

Дата выдачи _____ _____
Date of Issue (Должность - Title)

10. Срок действия Сертификата продлен до _____
Validity term extended till
Основание (On the basis of) _____

_____
(Подпись - Signature Фамилия, И.,О. - Name)

Дата выдачи _____ _____
Date of Issue (Должность - Title)

11. Срок действия Сертификата продлен до _____
Validity term extended till
Основание (On the basis of) _____

_____
(Подпись - Signature Фамилия, И.,О. - Name)

Дата выдачи _____ _____
Date of Issue (Должность - Title)

12. Срок действия Сертификата продлен до _____
Validity term extended till
Основание (On the basis of) _____

_____
(Подпись - Signature Фамилия, И.,О. - Name)

Дата выдачи _____ _____
Date of Issue (Должность - Title)

Изменения, происшедшие в процессе эксплуатации

_____
_____

Приложение N 6
к Правилам (п. 21)

Образец

АКТ ИНСПЕКЦИОННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЭКЗЕМПЛЯРА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

_____ «__» _____ 200_ г.
(место проведения инспекционного контроля)

Комиссия в составе:
Председатель _____
(должность, фамилия, инициалы)
Члены комиссии _____
(должность, фамилия, инициалы)
_____
(должность, фамилия, инициалы)
провела инспекционный контроль летной годности экземпляра гражданского воздушного судна в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации».
1. Данные об экземпляре гражданского воздушного судна:
тип воздушного судна _____
бортовой номер RA-
_____ ----------
заводской (серийный) номер _____
2. Заключение комиссии по итогам инспекционного контроля летной годности экземпляра гражданского воздушного судна
_____
_____
_____
_____
_____
Срок следующего инспекционного контроля - «__» _____ 200_ г.

Председатель комиссии _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Члены комиссии _____
(подпись, фамилия, инициалы)
_____
(подпись, фамилия, инициалы)

«__» _____ 200_ г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 17 апреля 2003 г. N 118

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕДИНИЧНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ»

В соответствии со статьей 36 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383) и в целях реализации положений Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 г. N 88 «О Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2001 г., регистрационный N 2812) приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения».

2. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на первого заместителя Министра А.В. Нерадько.

Министр
С. ФРАНК

Утверждены
Приказом Минтранса России
от 17 апреля 2003 г. N 118

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОЛОЖЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕДИНИЧНЫХ ЭКЗЕМПЛЯРОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ» (ФАП-118)

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1 - 3 экземпляров (далее - ЕЭВС), допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

2. Для целей Положения используются следующие термины и определения:

орган по сертификации ЕЭВС (далее - орган по сертификации) - организация, аккредитованная в ССГА на право проведения сертификации ЕЭВС в соответствии с Положением;

центр по сертификации ЕЭВС (далее - центр по сертификации) - летно-технический центр, аккредитованный в ССГА на право проведения оценки соответствия ЕЭВС требованиям, установленным настоящим Положением;

заявитель - индивидуальный предприниматель, юридическое или физическое лицо, обратившееся с заявкой в орган по сертификации для сертификации ЕЭВС;

установленные требования к ЕЭВС - требования к летной годности ЕЭВС, определенные специально уполномоченным органом в области гражданской авиации на основе общих технических требований к ЕЭВС;

сертификат летной годности ЕЭВС - документ, подтверждающий соответствие ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС;

эксплуатационная документация ЕЭВС - документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию ЕЭВС, включая его техническое обслуживание и ремонт, а также содержащая условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения;

инспекционный контроль летной годности ЕЭВС - контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что ЕЭВС продолжает соответствовать установленным требованиям к ЕЭВС;

уполномоченные органы Минтранса России - окружное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России, территориальное управление воздушного транспорта Минтранса России.

3. Настоящие Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения» (далее - Положение) содержат процедуры, обеспечивающие сертификацию ЕЭВС, и общие технические требования к ЕЭВС.

4. Положение действует в рамках Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации (далее - ССГА), установленной в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2001 года N 88 «О Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации»*. Положение обязательно для физических и юридических лиц при допуске к эксплуатации и поддержании летной годности ЕЭВС.

---

* Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2001 г., регистрационный N 2812.

5. Положение не отменяет действие документов, допускающих ЕЭВС к полетам в

гражданской авиации и выданных до даты введения в действие настоящего Положения. После окончания действия ранее выданного документа держатель документа проходит процедуры, установленные настоящим Положением.

6. Содержащиеся в настоящем Положении процедуры и общие технические требования применяются к следующим ЕЭВС:

а) самолеты с максимальной взлетной массой не более 1800 кг, с количеством людей на борту не более четырех;

б) планеры с максимальной взлетной массой не более 750 кг, с количеством людей на борту не более двух;

в) планеры с мотором, с максимальной взлетной массой не более 900 кг, с количеством людей на борту не более двух;

г) вертолеты и автожиры с максимальной взлетной массой не более 700 кг, с количеством людей на борту не более двух;

д) аэростатические воздушные суда - свободные и привязные аэростаты (газонаполненные, тепловые и комбинированные) с объемом оболочки не более 3500 куб. м, с массой незагруженных аэростатов (масса аэростатов без топлива, груза, людей на борту и несущего газа в оболочке аэростатов) не более 450 кг и количеством людей на борту не более пяти, дирижабли с объемом оболочки не более 4000 куб. м и количеством людей на борту не более двух.

Кроме того, к ЕЭВС также относятся отдельные исторические экземпляры воздушных судов, восстановленные до требований летной годности.

7. Общие технические требования к ЕЭВС приведены в приложениях N 1 и N 2 к настоящему Положению.

8. Для воздушных судов, характеристики которых выходят за указанные в пункте 6 ограничения, требования и процедуры допуска к эксплуатации, в том числе возможность применения настоящего Положения, определяются решением специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

9. Органы и центры по сертификации ЕЭВС аккредитуются в соответствии с законодательством Российской Федерации, процедурами и требованиями, установленными в ССГА.

II. ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ ЕЭВС

10. Заявитель подает заявку на сертификацию ЕЭВС (приложение N 3 к настоящему Положению) в орган по сертификации.

Заявитель отвечает за достоверность представленных в заявке сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

11. Орган по сертификации в двухнедельный срок уведомляет заявителя о принятии к рассмотрению или мотивированном отказе в принятии заявки на сертификацию ЕЭВС (в случае, если не в полном объеме представлена сопроводительная документация или ее качество не позволяет провести оценку соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС).

12. При положительном решении орган по сертификации поручает центру по сертификации проведение работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

13. Заявитель предъявляет ЕЭВС в центр по сертификации для проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

14. Программа проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - Программа) разрабатывается центром по сертификации на основе требований к летной годности ЕЭВС и утверждается органом по сертификации. Программа должна включать:

проверку конструкторской и эксплуатационной документации;

проведение детального осмотра конструкции, узлов, агрегатов, систем и

оборудования (включая применение инструментального контроля);

проведение наземных и летных испытаний.

Результатом реализации Программы является определение соответствия представленного Заявителем ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

15. По результатам работ центр по сертификации оформляет заключение по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС согласно приложению N 4 к настоящему Положению.

Центр по сертификации при положительных выводах указанного заключения формирует комплексное заключение (Аттестат о годности к эксплуатации) (приложение N 5 к настоящему Положению), которое действует до утилизации ЕЭВС, кроме случаев, указанных в пункте 19. Указанные документы передаются заявителю и в орган по сертификации.

Орган по сертификации принимает решение о выдаче заявителю сертификата летной годности ЕЭВС (приложение N 6 к настоящему Положению). При выдаче заявителю сертификата летной годности ЕЭВС орган по сертификации согласовывает комплект эксплуатационной документации ЕЭВС.

16. В случае признания ЕЭВС не соответствующим установленным требованиям к ЕЭВС орган по сертификации выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата с указанием причин и второй экземпляр заключения по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

17. В соответствии с пунктом 4 статьи 8 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»* сертификация ЕЭВС осуществляются на возмездной основе.

---

* Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383.

18. Сертификат летной годности ЕЭВС вступает в силу с даты регистрации в Государственном реестре ССГА. Допуск к эксплуатации ЕЭВС осуществляется после его регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Сертификат летной годности ЕЭВС действует в течение года. Продление сертификата летной годности ЕЭВС производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности ЕЭВС в соответствии с настоящим Положением.

19. Заявитель (держатель сертификата летной годности ЕЭВС), осуществивший изменения конструкции ЕЭВС, его компонентов или эксплуатационной документации, извещает орган по сертификации об этих изменениях и предъявляет ЕЭВС для оценки соответствия согласно Положению.

Орган по сертификации приостанавливает действие сертификата летной годности ЕЭВС в случае выявления несоответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС и извещает об этом уполномоченные органы Минтранса России.

20. Заявитель (держатель сертификата летной годности ЕЭВС) предоставляет возможность проведения инспекционного контроля летной годности ЕЭВС, своевременно выполняет процедуры регистрации ЕЭВС и обеспечивает поддержание летной годности ЕЭВС путем:

а) технического обслуживания ЕЭВС в соответствии с согласованным органом по сертификации комплектом эксплуатационной документации, учета и устранения отказов, неисправностей и повреждений, возникающих при эксплуатации ЕЭВС;

б) незамедлительного информирования органа по сертификации, выдавшего сертификат летной годности ЕЭВС, об инцидентах и авиационных происшествиях;

в) своевременного выполнения требований нормативных документов, касающихся поддержания летной годности.

III. ИНСПЕКЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЕЭВС

21. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС организует и проводит орган по сертификации, выдавший сертификат летной годности ЕЭВС, при необходимости привлекая к работе по инспекционному контролю центр по сертификации.

22. Инспекционный контроль летной годности ЕЭВС осуществляется по программе, утвержденной органом по сертификации, выдавшим сертификат летной годности ЕЭВС.

Плановый инспекционный контроль летной годности ЕЭВС проводится не чаще двух раз в год.

При наличии информации о нарушении правил по эксплуатации, а также летной годности ЕЭВС действие сертификата летной годности ЕЭВС приостанавливается и проводится внеочередной инспекционный контроль летной годности ЕЭВС.

23. По результатам инспекционного контроля летной годности составляется Акт инспекционного контроля летной годности ЕЭВС согласно приложению N 7 к настоящему Положению.

Приложение N 1
к Положению (п. 7)

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЕДИНИЧНЫМ ЭКЗЕМПЛЯРАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

(за исключением единичных
экземпляров аэростатических воздушных
судов авиации общего назначения)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие общие технические требования к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения (за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения) (далее - Требования) применимы к единичным экземплярам воздушных судов авиации общего назначения (за исключением единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения) (далее - ЕЭВС), имеющим:

максимальный сертифицированный взлетный вес не более 1800 кг;

не более чем четыре человека на борту.

Данные требования применимы к ЕЭВС независимо от того, имеют ли они «жесткие» или «гибкие» несущие поверхности, управляются ли они обычными поверхностями управления или другими способами.

При проведении оценки соответствия конкретного объекта Требования принимаются за базовые и уточняются в программе проведения работ по оценке соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - Программа).

Для ЕЭВС разрешены только неакробатические полеты, которые включают в себя:

любой маневр, необходимый для осуществления нормального полета;

сваливание;

крутые развороты, при которых угол крена не превышает 60 град.

Требования относятся ко всем ЕЭВС, если отсутствуют какие-либо указания на обратное.

Учитывая особенности конструкции ЕЭВС, имеющих:

максимальную взлетную массу не более 450 кг в сухопутном варианте и не более 495 кг в гидроварианте;

количество людей на борту не более двух;

посадочную и взлетную дистанции не более 300 метров;

скорость сваливания не более 65 км/ч,

в настоящие Требования включены специальные требования, которые распространяются на указанные ЕЭВС. Объем требований при оценке соответствия указанных ЕЭВС определяется Программой.

2. ПОЛЕТ

Заявителем должны быть выбраны диапазоны веса и центровки, в пределах которых обеспечивается безопасная эксплуатация ЕЭВС.

ЕЭВС должен быть безопасно управляемым и маневренным на режимах:

- взлета при максимальной взлетной мощности;
- набора высоты;
- горизонтального полета;
- снижения;
- посадки с работающим и выключенным двигателем; а также

- при внезапном отказе двигателя.

Соответствие всем требованиям к летным характеристикам должно быть подтверждено испытаниями ЕЭВС в объеме, определяемом Программой, с учетом заявленных веса, центровки и загрузки, посредством испытаний на предъявленном ЕЭВС или посредством анализов и расчетов, основанных на результатах испытаний в ожидаемых условиях эксплуатации и в пределах установленных ограничений.

3. ПРОЧНОСТЬ

Требования к прочности определены через эксплуатационные нагрузки (максимальные нагрузки, возможные в эксплуатации) и расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на предписанные коэффициенты безопасности).

При отсутствии специальных оговорок нагрузки, возникающие в воздухе, на земле должны быть уравновешены инерционными силами всех частей ЕЭВС. Распределение этих нагрузок может быть приближенным, взятым с запасом, или должно точно отражать фактические условия.

Конструкция должна выдерживать эксплуатационные нагрузки без появления опасных остаточных деформаций. При всех нагрузках, вплоть до эксплуатационных, деформации конструкции не должны влиять на безопасность эксплуатации. В особенности это относится к системе управления.

Конструкция должна выдерживать расчетные нагрузки без разрушения в течение не менее трех секунд.

4. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ

Прочность любого элемента конструкции, имеющего важное значение для безопасной эксплуатации, которая не может быть оценена точным расчетом, должна обеспечиваться соответствующими коэффициентами безопасности, методами эксплуатации и ограничениями ожидаемых условий эксплуатации (ОУЭ).

Пригодность и долговечность материалов, использованных для изготовления деталей, поломка которых может отрицательно повлиять на безопасность, должны определяться с учетом опыта и соответствовать установленным стандартам, гарантирующим прочность и другие свойства, принятые в расчетных данных.

Применяемая технология производства должна обеспечивать надежность, качество изготовления конструкции, сохранения первоначальной прочности в реальных условиях эксплуатации.

Должны быть обеспечены проверка и осмотр (включая осмотр основных элементов конструкции и систем управления), детальное исследование, ремонт и замена любой составной части, требующей технического обслуживания, регулировки для обеспечения правильной установки и функционирования, смазки и ухода.

Установка управляемых поверхностей должна быть выполнена таким образом, чтобы исключалось взаимодействие между любыми поверхностями или их креплениями.

Все системы управления должны выполнять свои функции легко, плавно и стабильно.

ЕЭВС должен быть спроектирован таким образом, чтобы он мог осуществлять посадку на поверхности с невысоким травяным покрытием, не подвергая опасности пассажиров и пилота.

Кабина и ее оборудование должны обеспечивать пилоту выполнение обязанностей без чрезмерной концентрации внимания и усталости.

5. СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

Каждая силовая установка должна быть изготовлена, собрана и установлена таким

образом, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация;
- имелся доступ для необходимых осмотров и технического обслуживания.

Заявитель должен продемонстрировать, что каждая комбинация двигателя, выхлопной системы и воздушного винта удовлетворительно функционирует и надежна при эксплуатации в ожидаемых условиях эксплуатации и установленных ограничений.

6. ОБОРУДОВАНИЕ

Каждый вид требуемого оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий, имеющих место на ЕЭВС в процессе эксплуатации в полете и на земле, в том числе и в случае возможного отказа;
- имелся доступ для осмотров и технического обслуживания.

7. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ИНФОРМАЦИЯ О НИХ

Должны быть установлены ожидаемые условия эксплуатации и эксплуатационные ограничения по воздушной скорости, маневренной скорости, скорости полета с выпущенными закрылками, скорости полета с выпущенными шасси, максимальный вес, предельные центровки, вес пустого ВС и другие ограничения и информация, необходимые для безопасной эксплуатации.

8. ДВИГАТЕЛИ

Если двигатель не имеет Сертификата типа, то он должен сертифицироваться в составе ЕЭВС в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Программой.

9. ВОЗДУШНЫЕ ВИНТЫ

Пригодность и долговечность материалов, использованных для воздушных винтов, должна:

- быть обоснована опытным путем или испытаниями;
- удовлетворять спецификациям, которые гарантируют, что эти материалы имеют прочность и другие характеристики, принятые в расчетных данных.

Расчет и конструкция воздушного винта должны обеспечивать сведение к минимуму вероятности его опасного состояния в период между ремонтами.

Если воздушный винт не имеет Сертификата типа, то он должен сертифицироваться в составе ЕЭВС в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Программой.

10. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Специальные требования в дополнение и изменение общих требований должны распространяться на:

- дельтапланы - сверхлегкие планеры с жесткими первичными элементами конструкции, взлет и посадка которых производится ногами пилота;
- мотодельтаплан - дельтаплан с двигателем;
- дельталеты - мотодельтапланы, взлет и посадка которых проводится с мототележки;
- парапланы - сверхлегкие планеры без жестких первичных элементов конструкций, взлет и посадка которых производится ногами пилота;
- мотопараплан - параплан с двигателем,

с учетом особенностей их конструкции, учитываться в программе испытаний и подтверждении соответствия.

11. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЕЭВС

На ЕЭВС должны быть все опознавательные знаки, состоящие из:

государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита «RA»;

регистрационного знака, состоящего из набора арабских цифр;

изображения Государственного флага Российской Федерации.

Размер, место расположения, контрастность используемой цветовой гаммы опознавательных знаков ЕЭВС устанавливается органом по сертификации.

На ЕЭВС должна быть установлена огнестойкая табличка, содержащая следующую информацию:

а) наименование (обозначение) и номер ЕЭВС;

б) номер сертификата летной годности ЕЭВС;

в) государственный и регистрационный опознавательные знаки ЕЭВС.

Приложение N 2
к Положению (п. 7)

ОБЩИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЕДИНИЧНЫМ ЭКЗЕМПЛЯРАМ АЭРОСТАТИЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящие Общие технические требования к единичным экземплярам аэростатических воздушных судов авиации общего назначения (далее - Требования) содержат минимальные требования к летной годности единичных экземпляров аэростатических воздушных судов авиации общего назначения (далее - ЕЭ АВС) и распространяются на ЕЭ АВС: с объемом оболочки не более 3500 м3, массой незагруженного аэростата не более 450 кг, количеством людей на борту не более пяти, дирижаблей (не жестких, близких к статически равновесным), с объемом оболочки не более 4000 м куб. и количеством людей не более двух.

При проведении оценки соответствия конкретного объекта данные Требования принимаются за базовые и уточняются органом по сертификации в программе по оценке соответствия ЕЭ АВС (далее - Программа).

При изложении используются понятия:

ЕЭ АВС газонаполненный - аэростат, дирижабль, в котором подъемную силу создает газ легче воздуха;

ЕЭ АВС тепловой - аэростат, дирижабль, в котором подъемную силу создает нагретый воздух;

ЕЭ АВС комбинированный - аэростат, дирижабль, в котором подъемная сила создается как газом легче воздуха, так и подогревом несущего газа;

Оболочка - конструкция, содержащая средство создания подъемной силы;

Гондола - часть конструкции ЕЭ АВС, подвешенная под оболочкой и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту ЕЭ АВС;

Трапеция - подвесная система или сиденье в виде горизонтальной балки или платформы, подвешенной под оболочкой, и предназначенная для размещения лиц и оборудования, находящихся на борту ЕЭ АВС.

2. ПОЛЕТ

2.1. Доказательство соответствия

Летные характеристики должны быть подтверждены и обеспечены на предъявляемом ЕЭ АВС с учетом заявленных масс («скачков» масс), массы полезного груза, массы пустого ЕЭ АВС:

- испытаниями ЕЭ АВС;
- анализом и расчетами, основанными на результатах испытаний в ожидаемых условиях эксплуатации (ОУЭ) и пределах установленных ограничений.

2.2. Летные характеристики и управляемость

ЕЭ АВС должен при полной загрузке (с допуском +5%) подниматься на высоту 92 метра в течение первой минуты после начала подъема при всех заявленных ОУЭ.

Руководством по летной эксплуатации ЕЭ АВС должен быть определен порядок действий в особых ситуациях, в т.ч. при неуправляемом снижении из-за отказа нагревателя, системы подачи топлива, системы измерения количества топлива, системы парашютного клапана, прогара оболочки и т.д.

ЕЭ АВС должен обладать управляемостью и маневренностью, обеспечивающими безопасность во время подъема, набора высоты, спуска и посадки, и не требовать

исключительных навыков пилотирования.

ЕЭ АВС должен обладать возможностью плавного изменения скорости набора высоты и спуска от нуля до максимального значения.

Для каждого ЕЭ АВС должны быть установлены предельные скороподъемность и скорость снижения.

3. ПРОЧНОСТЬ

Требования к прочности определены через эксплуатационные нагрузки (максимальные нагрузки, возможные в эксплуатации) и расчетные нагрузки (эксплуатационные нагрузки, умноженные на предписанные коэффициенты безопасности).

4. ПРОЕКТИРОВАНИЕ И КОНСТРУКЦИЯ

Пригодность каждой детали или части конструкции, влияющих на безопасность, должно быть подтверждено расчетом или испытаниями.

5. ОБОРУДОВАНИЕ

Каждый вид установленного оборудования должен быть изготовлен, собран и установлен так, чтобы:

- обеспечивалась безопасная эксплуатация в условиях внешних воздействий в процессе эксплуатации в полете и на земле (в том числе в случае возможного отказа);
- имелся доступ для осмотров и технического обслуживания.

6. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ДРУГИЕ СВЕДЕНИЯ

Заявителем должны быть установлены следующие эксплуатационные ограничения и информация, необходимые для безопасной эксплуатации:

- ожидаемые условия эксплуатации;
- эксплуатационные ограничения, включая максимальную массу, массу пустого ЕЭ АВС, массу полезного груза;
- последовательность операций в нормальной и особых ситуациях;
- скорость набора высоты;
- допустимая предельная вертикальная скорость при наборе высоты или снижении;
- необходимая информация, отражающая особенности эксплуатационных характеристик аэростата;
- ограничения на хранение и транспортировку заправленных газовых баллонов в нерабочем положении;
- указания по пространственной ориентации заправленного газового баллона в процессе эксплуатации, транспортировки и хранения.

Информация должна быть в виде:

- Руководства по летной эксплуатации ЕЭ АВС;
- плаката на борту ЕЭ АВС, который пилот может легко различать.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДИРИЖАБЛЯМ

На дирижабли дополнительно распространяются требования к летной годности, содержащиеся в Приложении N 1 к Положению (п. 6), касающиеся требований к силовой установке, системе управления, конструкции кабины и бортовому оборудованию.

8. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ЕЭ АВС

На ЕЭ АВС должны быть нанесены опознавательные знаки, состоящие из:

государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита «RA»;

регистрационного знака, состоящего из набора арабских цифр;

изображения Государственного флага Российской Федерации.

Размер, место расположения, контрастность используемой цветовой гаммы опознавательных знаков ЕЭ АВС устанавливаются органом по сертификации.

На ЕЭ АВС должна быть установлена огнестойкая табличка, содержащая следующую информацию:

а) наименование (обозначение) и номер ЕЭ АВС;

б) номер сертификата летной годности ЕЭ АВС;

в) государственный и регистрационный опознавательные знаки ЕЭ АВС.

Приложение N 3
к Положению (п. 10)

Руководителю органа по сертификации

ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

Прошу в установленном порядке провести сертификацию единичного экземпляра воздушного судна _____, которое
(наименование ЕЭВС)
принадлежит _____
_____
(владелец ЕЭВС)

Адрес и телефон _____

Сообщаю основные сведения о воздушном судне:

- Вид воздушного судна _____
(самолет, вертолет, планер, аэростатическое воздушное судно и др.)
- Использованная конструкторская документация _____
_____
(собственный проект, готовая КД, имеющая прототип, восстановленное ВС и др.)
- Построено в условиях _____
(индивидуально, в техническом клубе, на заводе и др.)
- Назначение ЕЭВС _____
- Ожидаемые условия эксплуатации _____
_____

Я отвечаю за достоверность представленных сведений в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Мне неизвестны факты, которые свидетельствовали бы о том, что заявляемое для экспертизы воздушное судно не могло бы соответствовать предъявляемым к нему требованиям.

Заявитель _____ /_____/ _____
подпись фамилия, инициалы

«__» _____ 200_ г.

К заявке на сертификацию ЕЭВС прилагается следующая сопроводительная документация:

а) техническое описание конструкции, летно-технические характеристики, ожидаемые условия эксплуатации и ограничения, в диапазоне которых предполагается эксплуатация ЕЭВС;

б) формуляры (паспорта) на комплектующие изделия;

г) эксплуатационная документация ЕЭВС;

д) перечень материалов, из которых изготовлены составные части ЕЭВС;

е) документы, подтверждающие право собственности на ЕЭВС или владение ЕЭВС на условиях аренды или на ином законном основании.

При необходимости от заявителя могут быть затребованы другие документы для оценки соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

Приложение N 4
к Положению (п. 15)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ N __ ПО ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ УСТАНОВЛЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ К ЕЭВС

Группа экспертов в составе:

Руководитель группы _____
Эксперт по планеру и системам _____
Эксперт по СУ _____
Эксперт по летным испытаниям _____
Эксперт летчик-испытатель _____

в период с «__» _____ 200_ г. по «__» _____200_ г. провела оценку соответствия ЕЭВС _____ установленным требованиям к ЕЭВС и установила следующее:

1. Основные сведения о воздушном судне

2. Ограничения

3. Контроль постройки (восстановления) воздушного судна

4. Заключение о допуске ЕЭВС к летным испытаниям

_____ принадлежащее _____
(тип и наименование воздушного судна) (владелец, адрес владельца)
по результатам осмотра, проведенных наземных работ и испытаний допущено к летным испытаниям с ограничениями, указанными в настоящем разделе.

Дополнительные ограничения и рекомендации:
_____
_____
_____

Сведения об устранении замечаний и проведении доработок (если они были):
_____
_____
_____

Руководитель группы экспертов

_____/_____/
(подпись) (фамилия, инициалы)

«__» _____ 200_ г.

5. Летные испытания воздушного судна

5.1. Программа летных испытаний
_____
_____
Эксперт - ведущий инженер по летным испытаниям _____ /_____/

«Согласовано»
Владелец ЕЭВС _____ /_____/

«Утверждаю»
Руководитель группы экспертов
_____/_____/

«__» _____ 200_ г.

«Задание проработано»
Эксперт - летчик-испытатель
_____/_____/

«__» _____ 200_ г.

Дата _____

Метеоусловия
_____
_____
_____

Полет N _____

Полетный лист N _____

Воздушное судно (ВС)	_____	Продолжительность полета	
Двигатель(и)	_____	_____ час. _____ мин.	
Масса пустого ВС	_____	Маршрут или зона полета	
Топливо: марка	_____	_____	
количество	_____	_____	
Масло: марка	_____	Экипаж	
количество	_____	_____	
Закрепленный балласт	_____	_____	
Масса экипажа	_____	_____	
Масса ВС при взлете	_____	_____	
Центр масс при взлете	_____	_____	

Инженер по эксплуатации (Владелец ЕЭВС) _____ /_____/
Эксперт - ведущий инженер по летным испытаниям _____ /_____/

ЗАДАНИЕ НА ПОЛЕТ

1. Профиль полета, порядок и последовательность выполнения режимов
_____
_____
_____

2. Меры безопасности. Методические указания (дополнительно к указаниям в РЛЭ или вместо них)
_____
_____
_____

Эксперт - ведущий инженер по летным испытаниям _____ /_____/

3. Отчет экипажа о выполнении задания и замечания по работе материальной части
_____
_____
_____

Эксперт - летчик-испытатель _____ /_____/

5.2. Оценочные полеты

5.3. Испытания

5.4. Заключение

Я заключаю, что летал на этом ЕЭВС _____,
(самолет, вертолет, планер, аэростатическое воздушное судно и др.)
проводя испытания по этой программе, и я считаю, что он удовлетворяет установленным требованиям к ЕЭВС.

Эксперт - летчик-испытатель _____/_____/
(подпись) (фамилия, инициалы)

«__» _____ 200_ г.

6. ВЫВОДЫ

_____
_____
_____
_____
_____

Руководитель центра по сертификации _____/_____/
(подпись) (фамилия, инициалы)

М.П.

«__» _____ 200_ г.

Приложение N 5
к Положению (п. 15)

КОМПЛЕКСНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ N __

(Аттестат о годности к эксплуатации)

На основании положительных результатов проведенных работ удостоверяется, что единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения _____
(самолет, вертолет, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование)
принадлежащий _____,
(владелец, адрес владельца)
соответствует установленным требованиям к ЕЭВС.
В соответствии со статьей 36 Воздушного кодекса Российской Федерации единичному экземпляру воздушного судна авиации общего назначения _____
(самолет, вертолет, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование)
может быть выдан сертификат летной годности ЕЭВС установленного образца.

Руководитель центра по сертификации
_____

«__» _____ 200_ г.

Руководитель группы экспертов
М.П. _____

«__» _____ 200_ г.

Эксперт - летчик-испытатель
_____

«__» _____ 200_ г.

Приложение N 6
к Положению (п. 15)

Образец

СИСТЕМА СЕРТИФИКАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

_____
(наименование органа по сертификации ССГА)

СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ N __

Единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения
_____
(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др., его назначение)
идентификационный N _____, принадлежащий
_____
(владелец, адрес владельца)
соответствует установленным требованиям к ЕЭВС.

Основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения
_____
(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др., его наименование)
содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего сертификата летной годности.

Срок действия сертификата летной годности до «__» _____ 200_ г.

Руководитель органа по сертификации _____
(подпись, фамилия, инициалы)

М.П. Дата выдачи «__» _____ 200_ г.

КАРТА ДАННЫХ

(для единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения, за исключением единичного экземпляра аэростатического воздушного судна авиации общего назначения)

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной годности N _____ и содержит основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения

_____

(самолет, вертолет, автожир и др., его наименование)

1. Двигатель (двигатели) _____

_____

- мощность, л.с. ____
- максимальные обороты, об/мин _____

2. Воздушный винт _____

3. Топливо _____

4. Максимальная взлетная масса ВС, кг _____

5. Центровка:

- предельно-передняя, % _____
- предельно-задняя, % _____

6. Грузоподъемность, кг _____

7. Ограничения по скорости:

- максимально допустимая, км/ч _____
- минимально допустимая, км/ч _____
- скорость отрыва при взлете, км/ч _____
- скорость приземления при посадке, км/ч ____

8. Состав экипажа, чел. _____

9. Метеоусловия для выполнения полетов:

- высота облаков, м _____
- горизонтальная видимость, м _____
- ветер:
- на взлете:
- встречный, м/с _____
- попутный, м/с _____
- под 90 град., м/с _____
- на посадке:
- встречный, м/с _____
- попутный, м/с _____
- под 90 град., м/с _____
- температура окружающего воздуха, град. С _____

10. Запрещено: _____

_____

_____

Руководитель органа по сертификации _____

(подпись, фамилия, инициалы)

М.П. «__» _____ 200_ г.

КАРТА ДАННЫХ

(единичного экземпляра аэростатического воздушного судна авиации общего назначения)

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью сертификата летной годности N _____ и содержит основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра аэростатического воздушного судна авиации общего назначения _____

(аэростатическое воздушное судно)

1. Общие сведения:
Класс
Тип
Опознавательный знак
Идентификационный N
Дата изготовления
Налет с начала эксплуатации
2. Оболочка:
наличие опознавательного знака
расцветка и характерные признаки
объем оболочки
заводской номер
изготовитель
налет с начала эксплуатации
3. Основные комплектующие изделия (заводской N, дата изготовления, изготовитель, параметры)
Гондола
Горелка
Комплект газовых баллонов
4. Тип топлива
5. Основные характеристики и ограничения

N п/п	Параметры	По формуляру	По результатам оценки соответствия
1.	Количество топлива, заправляемого в газовый баллон, л		
2.	Предельно допустимая температура нагрева оболочки, град. С		
3.	Масса пустого аэростата, кг		
4.	Масса полезного груза, включая пилота и пассажиров при +15 град. С, кг		
5.	Максимальная высота полета, м		
6.	Vy в режиме набора, м/с		
7.	Vy в режиме снижения, м/с		
8.	Метеоусловия для выполнения полетов: Температура окружающей среды, град. С Скорость ветра у земли, м/с		
9.	Ресурс аэростата до следующей оценки соответствия, час.		

Руководитель органа по сертификации _____
(подпись, фамилия, инициалы)

М.П. «__» _____ 200_ г.

Приложение N 7
к Положению (п. 23)

Образец

АКТ ИНСПЕКЦИОННОГО КОНТРОЛЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ЕДИНИЧНОГО ЭКЗЕМПЛЯРА ВОЗДУШНОГО СУДНА АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

_____ «__» _____ 200_ г.
(место проведения инспекционного контроля)

Комиссия в составе:

Председатель _____
(должность, фамилия, инициалы)

Члены комиссии _____
(должность, фамилия, инициалы)

_____
(должность, фамилия, инициалы)

провела инспекционный контроль (ИК) единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Положение о допуске к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения».

1. Данные о единичном экземпляре гражданского воздушного судна авиации общего назначения (ЕЭ АВС)
наименование _____
(самолет, вертолет, автожир, аэростатическое воздушное судно и др.)
опознавательный знак _____
заводской (серийный) номер _____
дата изготовления _____
налет с начала эксплуатации _____ час. _____ мин.
количество посадок с начала эксплуатации _____
налет после предыдущего ИК _____ час. _____ мин.
количество посадок после предыдущего ИК _____
место базирования _____
лицо, представляющее ЕЭВС на ИК _____
лицо, обслуживающее ЕЭВС _____
N сертификата летной годности ЕЭВС _____ кем выдан _____

2. Сведения о двигателях и воздушных винтах

Двигатель, воздушный винт	1-й	2-й
Тип и марка двигателя		
Заводской номер двигателя		
Наработка с начала эксплуатации, час./мин.		
Наработка после предыдущего ИК, час./мин.		
Тип воздушного винта		

Заводской номер воздушного винта		
Наработка с начала эксплуатации, час./мин.		
Наработка после предыдущего ИК, час./мин.		

3. Заключение комиссии по итогам инспекционного контроля летной годности единичного экземпляра гражданского воздушного судна авиации общего назначения

_____
_____
_____
_____
_____

Срок следующего инспекционного контроля «__» _____ 200_ г.

Председатель комиссии _____
(подпись, фамилия, инициалы)

Члены комиссии: _____
(подпись, фамилия, инициалы)

_____
(подпись, фамилия, инициалы)

«__» _____ 200_ г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 7 мая 2013 г. N 175

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГЛАМЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ ИНСПЕКЦИЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ЦЕЛЬЮ ОЦЕНКИ ИХ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ВЫДАЧИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 23.07.2014 N 198,
от 25.01.2016 N 10, от 07.07.2017 N 258)

В соответствии с пунктом 4 Правил разработки и утверждения административных регламентов предоставления государственных услуг, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169; N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507), приказываю:

Утвердить прилагаемый Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

Утвержден
приказом Минтранса России
от 7 мая 2013 г. N 175

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ ИНСПЕКЦИЙ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ С ЦЕЛЬЮ ОЦЕНКИ ИХ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И ВЫДАЧИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ДОКУМЕНТОВ (ФАП-175)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 23.07.2014 N 198, от 25.01.2016 N 10, от 07.07.2017 N 258)

I. Общие положения

Предмет регулирования регламента

1. Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта (далее - Росавиация) предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов (далее - Административный регламент) определяет сроки и последовательность действий (административных процедур) Росавиации по проведению инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов - сертификата летной годности (удостоверение о годности к полетам) гражданского воздушного судна (далее - ЭВС) или сертификата летной годности единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения (далее - ЕЭВС АОН).

Круг заявителей

2. При предоставлении государственной услуги заявителями являются индивидуальный предприниматель, юридическое или физическое лицо (независимо от их организационно-правовой формы и ведомственной принадлежности), имеющие на правах собственности, аренды воздушные суда, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации (далее - заявитель).

Требования к порядку информирования о предоставлении государственной услуги

3. Информация о порядке предоставления государственной услуги предоставляется непосредственно Росавиацией и межрегиональными территориальными управлениями воздушного транспорта Росавиации (далее - МТУ ВТ):

с использованием средств телефонной связи, электронного информирования, электронной техники;

посредством размещения на стендах в местах предоставления государственной услуги, в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в том числе в сети Интернет, публикаций на официальном Интернет-сайте Росавиации, публикации в средствах массовой информации, издания информационных материалов (брошюр, буклетов), в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» на сайте: www.gosuslugi.ru.

4. Сведения о местонахождении, контактных телефонах (телефонах для справок), Интернет-адресе, адресах электронной почты Росавиации и МТУ ВТ, предоставляющих государственную услугу, размещаются на Интернет-сайтах Росавиации и МТУ ВТ.

5. Сведения о графике работы Росавиации и МТУ ВТ сообщаются по телефонам для справок (консультаций), а также размещаются на Интернет-сайте Росавиации и МТУ ВТ.

6. Местонахождение Росавиации и Управления поддержания летной годности

воздушных судов Росавиации (далее - Управление): 125993, ГСП-47, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, корпус 2. Телефон: (499) 231-50-09, телефакс: (499) 231-55-35.

Телефон структурного подразделения Росавиации, предоставляющего государственную услугу: (499) 231-52-04, 231-52-10, 231-55-16, факс (495) 151-39-94.

Адрес официального сайта: www.favt.ru.

Адрес электронной почты: rusavia@scaa.ru.

График работы руководителей Росавиации и Управления:

понедельник - четверг - с 9.00 до 18.00,

пятница - с 9.00 до 16.45,

обеденный перерыв - с 12.00 до 12.45.

Электронный адрес для направления обращений: rusavia@scaa.ru.

Телефон справочной службы Росавиации: (499) 231-50-09.

7. Местонахождение экспедиции Росавиации: г. Москва, Ленинградский проспект,37

График работы экспедиции:

понедельник - четверг - с 9.00 до 17.00, перерыв с 12-00 до 13-00;

пятница - с 9.00 до 16.00, перерыв с 12-00 до 13-00,

суббота и воскресенье - выходные дни.

Информация о режиме работы экспедиции Росавиации размещена на официальном сайте Росавиации.

Местонахождение МТУ ВТ указано в приложении N 2 к настоящему Административному регламенту.

8. На Интернет-сайтах Росавиации и МТУ ВТ размещается следующая информация:

график работы Росавиации, Управления и МТУ ВТ;

извлечения из законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, содержащих нормы, регулирующие деятельность по предоставлению государственной услуги;

текст настоящего Административного регламента с приложениями;

блок-схема предоставления государственной услуги (приложение N 1 к настоящему Административному регламенту);

состав документов, необходимых для получения результатов предоставления государственной услуги, и требования, предъявляемые к ним;

банковские реквизиты для уплаты государственной пошлины;

образцы оформления документов, необходимых для предоставления государственной услуги, и требования к ним;

порядок досудебного (внесудебного) обжалования решений, действий (бездействия) должностных лиц, предоставляющих государственную услугу.

9. При ответах на телефонные звонки и устные обращения специалисты подробно информируют обратившихся по интересующим их вопросам. Ответ на телефонный звонок должен начинаться с информации о наименовании органа, в который позвонил гражданин, фамилии, имени, отчестве и должности специалиста, принявшего телефонный звонок.

Время разговора не должно превышать 10 минут.

10. При невозможности специалиста, принявшего звонок, самостоятельно ответить на поставленные вопросы телефонный звонок должен быть переадресован (переведен) на другое должностное лицо или же обратившемуся гражданину должен быть сообщен телефонный номер, по которому можно получить необходимую информацию.

11. Информирование о ходе предоставления государственной услуги осуществляется специалистами при личном контакте с заявителями, с использованием средств Интернет, почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

12. Заявители в обязательном порядке информируются специалистами:

об отказе в предоставлении государственной услуги;

о сроке предоставления государственной услуги и возможности получения сертификата летной годности ЕЭВС АОН или ЭВС.

13. Консультации (справки) по вопросам предоставления государственной услуги

предоставляются специалистами, обеспечивающими предоставление государственной услуги, в том числе специалистами, специально назначенными для консультаций.

14. Консультации предоставляются по следующим вопросам:

перечню документов, необходимых для предоставления государственной услуги;

размеру платы за предоставление государственной услуги;

времени приема и выдачи документов;

срокам предоставления заявителям результатов предоставления государственной услуги;

порядку обжалования действий (бездействия) и решений, осуществляемых и принимаемых в ходе предоставления государственной услуги.

15. Консультации предоставляются при личном обращении, посредством Интернет-сайта, телефона или электронной почты.

16. При консультировании по письменным обращениям ответ на обращение направляется почтой в адрес заявителя в срок, не превышающий 30 дней с даты поступления письменного обращения.

17. При консультировании по телефону специалисты обязаны в соответствии с поступившим запросом предоставлять следующую информацию:

сведения о входящих номерах, под которыми зарегистрированы в системе делопроизводства Росавиации и МТУ ВТ заявки по вопросам предоставления государственной услуги;

сведения о принятии решения по конкретному заявлению;

сведения о нормативных актах по вопросам предоставления государственной услуги и предоставления заявителям результатов предоставления государственной услуги (наименование, номер, дата принятия нормативного правового акта);

сведения по перечню необходимых документов для предоставления государственной услуги;

сведения о месте размещения на официальных сайтах Росавиации и МТУ ВТ информации о предоставлении государственной услуги.

18. Звонки заявителей принимаются в соответствии с графиком работы специалистов, назначенных для консультаций.

19. При ответе на телефонные звонки специалист в конце консультирования должен кратко подвести итоги разговора и перечислить меры, которые необходимо предпринять.

20. При консультировании по электронной почте ответ на обращение направляется на электронный адрес заявителя в срок, не превышающий двух рабочих дней с даты поступления обращения.

21. Ответы на письменные обращения направляются в письменной форме и должны содержать ответы на поставленные вопросы, фамилию, инициалы и номер телефона исполнителя. Ответ подписывается руководителем структурного подразделения Росавиации, предоставляющего государственную услугу, а в случае его отсутствия - заместителем или лицом, исполняющим его обязанности.

22. При устном консультировании специалист должен принять меры для полного и оперативного ответа на поставленные вопросы.

23. Индивидуальное устное консультирование каждого заинтересованного лица специалист осуществляет не более 20 минут.

24. В случае если для подготовки ответа требуется продолжительное время, специалист предлагает заинтересованным лицам обратиться за необходимой информацией в письменной форме.

25. Консультации общего характера (о местонахождении, графике работы, требуемых документах) могут предоставляться с использованием средств автоинформирования. При автоинформировании обеспечивается круглосуточное предоставление справочной информации.

26. Для получения сведений о порядке прохождения административных процедур в рамках предоставления государственной услуги заявителем указываются (называются)

дата и входящий номер, полученные при подаче документов. Заявителю предоставляются сведения о том, на каком этапе (в процессе выполнения какой административной процедуры) осуществляется предоставление государственной услуги.

27. По вопросам предоставления государственной услуги и получения сведений о ходе предоставления государственной услуги заявители могут получить информацию с использованием федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» на сайте: www.gosuslugi.ru.

II. Стандарт предоставления государственной услуги

Наименование государственной услуги

28. Наименование государственной услуги: «Государственная услуга по организации и проведению инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов».

Наименование федерального органа исполнительной власти, предоставляющего государственную услугу

29. Предоставление государственной услуги осуществляется Росавиацией и МТУ ВТ, которые в ходе предоставления государственной услуги могут привлекать центры сертификации, научные организации (далее - привлекаемая организация).

Структурным подразделением Росавиации, ответственным за предоставление государственной услуги, является Управление поддержания летной годности воздушных судов Росавиации, а в МТУ ВТ - отделы поддержания летной годности воздушных судов.

Согласно пункту 3 части 1 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 31, ст. 4179; 2011, N 15, ст. 2038, N 27, ст. 3873, 3880, N 29, ст. 4291, N 30 (ч. I), ст. 4587), N 49 (ч. V), ст. 7061; 2012; N 31, ст. 4322; 2013, N 14, ст. 1651) при предоставлении государственной услуги запрещается требовать от заявителя осуществления действий, в том числе согласований, необходимых для получения государственной услуги и связанных с обращением в иные государственные органы и организации, за исключением получения услуг, включенных в перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственных услуг, утвержденный Правительством Российской Федерации.

Описание результата предоставления государственной услуги

30. Результатами предоставления государственной услуги является:

выдача сертификата летной годности (удостоверение о годности к полетам) гражданского воздушного судна или сертификата летной годности (удостоверение о годности к полетам) единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения;

продление сертификата летной годности (производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности);

отказ в выдаче сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) гражданского воздушного судна или сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения.

Срок предоставления государственной услуги

31. Срок предоставления государственной услуги при соответствии гражданского воздушного судна Федеральным авиационным правилам, указанным в абзаце девятом пункта 32 настоящего Административного регламента, - не более 35 дней.

Срок предоставления государственной услуги при соответствии единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения Федеральным авиационным правилам, указанным в абзаце восьмом пункта 32 настоящего Административного регламента, - не более 35 дней.

Перечень нормативных правовых актов, регулирующих отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги

32. Государственная услуга предоставляется в соответствии с:

Федеральным законом от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901; N 15, ст. 2019, 2023, 2024; N 30 (ч. I), ст. 4590; N 48, ст. 6733; N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4318; N 53 (ч. I), ст. 7585);

Федеральным законом от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ «Налоговый кодекс Российской Федерации» (часть вторая) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 32, ст. 3340, 3341; 2001, N 1 (ч. II), ст. 18; N 23, ст. 2289; N 33 (ч. I), ст. 3413, 3421, 3429; N 49, ст. 4554, ст. 4564; N 53 (ч. I), ст. 5015, ст. 5023; 2002, N 1 (ч. I), ст. 4; N 22, ст. 2026; N 30, ст. 3021, 3027, 3033; N 52 (ч. I), ст. 5138; 2003, N 1, ст. 2, 5, 6, 8, 11; N 19, ст. 1749; N 22, ст. 2066; N 21, ст. 1958; N 23, ст. 2174; N 26, ст. 2567; N 27 (ч. I), ст. 2700; N 28, ст. 2874, 2879, 2886; N 46 (ч. I), ст. 4435, 4443, 4444; N 50, ст. 4849; N 52 (ч. I), ст. 5030; 2004, N 15, ст. 1342; N 27, ст. 2711, 2713, 2715; N 30, ст. 3083, 3084, 3088; N 31, ст. 3219, 3220, 3222, 3231; N 34, ст. 3517, 3518, 3520, 3522, 3523, 3524, 3525, 3527; N 35, ст. 3607; N 41, ст. 3994; N 45, ст. 4377; N 49, ст. 4840; 2005; N 1 (ч. I), ст. 9, ст. 29, 30, 34, 38; N 21, ст. 1918; N 23, ст. 2201; N 24, ст. 2312; N 25, ст. 2427, 2428, 2429; N 27, ст. 2707, 2710, 2713, 2717; N 30 (ч. I), ст. 3101, 3104, 3112, 3117, 3118; N 30 (ч. II), ст. 3128, 3129, 3130; N 43, ст. 4350; N 50, ст. 5246, 5249; N 52 (ч. I), ст. 5581; 2006, N 1, ст. 12, 16; N 3, ст. 280; N 10, ст. 1065; N 12, ст. 1233; N 23, ст. 2380, 2382; N 27, ст. 2881; N 30, ст. 3295; N 31 (ч. I), ст. 3433, 3436, 3443, 3450, 3452; N 43, ст. 4412; N 45, ст. 4627, 4628, 4629, 4630; N 47, ст. 4819; N 50, ст. 5279, 5286; N 52 (ч. I), ст. 5498; 2007; N 1 (ч. I), ст. 7, 20, 31, 39; N 13, ст. 1465; N 21, ст. 2461, 2462, 2463; N 22, ст. 2563, 2564; N 23, ст. 2691; N 31, ст. 3991, 3995, 4013; N 45, ст. 5416, 5417, 5432; N 46, ст. 5553, 5554, 5557; N 49, ст. 6045, 6046, 6071; N 50, ст. 6237, 6245, 6246; 2008, N 18, ст. 1942; N 26, ст. 3022; N 27, ст. 3126; N 30 (ч. I), ст. 3577, 3591, 3598, 3611, 3614; N 30 (ч. II), ст. 3616; N 42, ст. 4697; N 48, ст. 5500, 5503, 5504, 5519; N 49, ст. 5723, 5749; N 52 (ч. I), ст. 6218, 6219, 6227, 6236, 6237; 2009; N 1, ст. 13, 19, 21, 22, 31; N 11, ст. 1265; N 18 (ч. I), ст. 2147; N 23, ст. 2772, 2775; N 26, ст. 3123; N 27, ст. 3383; N 29, ст. 3582, 3598, 3602, 3625, 3638, 3639, 3641, 3642; N 30, ст. 3739; N 39, ст. 4534; N 44, ст. 5171; N 45, ст. 5271; N 48, ст. 5711, 5725, 5726, 5731, 5732, 5733, 5734, 5737; N 51, ст. 6153, 6155; N 52 (ч. I), ст. 6444, 6450, 6455; 2010, N 1, ст. 128; N 11, ст. 1169; N 31, ст. 4198; N 32, ст. 4298; N 40, ст. 4969; N 45, ст. 5750, 5756; N 46, ст. 5918; N 47, ст. 6034; N 48, ст. 6247, 6248, 6249, 6250, 6251; 2011, N 1, ст. 7, 9, 21, 37; N 11, ст. 1492, 1494; N 17, ст. 2311, 2318; N 23, ст. 3265; N 24, ст. 3357; N 26, ст. 3652; N 30 (ч. I), ст. 4563, 4575, 4587, 4593, 4596, 4597, 4606; N 45, ст. 6335; N 47, ст. 6608, 6609, 6610, 6611; N 48, ст. 6729, 6731; N 49 (ч. I), ст. 7014, 7015, 7016, 7017, 7037, 7043; N 49 (ч. V), ст. 7061, 7063; N 50, ст. 7347, 7359; 2012, N 10, ст. 1164; N 14, ст. 1545; N 18, ст. 2128; N 19, ст. 2281; N 24, ст. 3066; N 25, ст. 3268; N 26, ст. 3447; N 27, ст. 3587, 3588; N 29, ст. 3980; N 31, ст. 4319, 4322, 4334; N 41, ст. 5526, 5527; N 49, ст. 6747, 6748, 6749, 6750, 6751; N 50 (ч. V), ст. 6958, 6968; N 53 (ч. I), ст. 7578, 7584, 7596, 7603, 7604, 7607, 7619; 2013, N 1, ст. 77; N 9, ст. 874; N 14, ст. 1647) (далее - Налоговый кодекс);

Федеральным законом от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 31, ст. 4179; 2011, N 15, ст. 2038, N 27, ст. 3873, 3880, N 29, ст. 4291, N 30 (ч. I), ст. 4587, N 49 (ч. V), ст. 7061), 2012, N 31, ст. 4322; 2013, N 14, ст. 1651);

постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 «О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169, N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507);

постановлением Правительства Российской Федерации от 16 августа 2012 г. N 840 «О порядке подачи и рассмотрения жалоб на решения и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти и их должностных лиц, федеральных государственных служащих, должностных лиц государственных внебюджетных фондов Российской Федерации, а также Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» и ее должностных лиц» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N 35, ст. 4829; 2014, N 50, ст. 7113; 2015, N 47, ст. 6596; 2016, N 51, ст. 7370);

(абзац введен Приказом Минтранса России от 07.07.2017 N 258)

постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2006, N 15, ст. 1612, N 24, ст. 2601, N 52 (ч. III), ст. 5587; 2008, N 8, ст. 740, N 11 (ч. I), ст. 1029, N 17, ст. 1883, N 18, ст. 2060, N 22, ст. 2576, N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 3, ст. 378, N 4, ст. 506, N 6, ст. 738, N 13, ст. 1558, N 18 (ч. II), ст. 2249, N 32, ст. 4046, N 33, ст. 4088, N 36, ст. 4361, N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 650, 652, N 11, ст. 1222, N 12, ст. 1348, N 13, ст. 1502, N 15, ст. 1805, N 25, ст. 3172, N 26, ст. 3350, N 31, ст. 4251; 2011, N 14, ст. 1935, N 26, ст. 3801, 3804; 2012, N 41, ст. 686, N 14 ст. 1630, N 19, ст. 2439, N 44, ст. 6029, N 49, ст. 6881; 2013, N 5, ст. 388, N 12, ст. 1322);

постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3343; 2006, N 15, ст. 1612; 2008, N 17, ст. 1883; N 26, ст. 3063; N 42, ст. 4825; N 46, ст. 5337; 2009, N 6, ст. 738; N 18 (ч. II), ст. 2249; N 33, ст. 4081; N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 652; N 13, ст. 1502; N 26, ст. 3350; 2011, N 14, ст. 1935; N 46, ст. 6520; 2012, N 34, ст. 4750);

приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 апреля 2003 г. N 118 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения» (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2003 г., регистрационный N 4441);

приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 мая 2003 г. N 132 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» (зарегистрирован Минюстом России 6 июня 2003 г., регистрационный N 4653) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 16 июля 2003 г. N 163 (зарегистрирован Минюстом России 28 июля 2003 г., регистрационный N 4927), от 3 июля 2008 г. N 96 (зарегистрирован Минюстом России 31 июля 2008 г., регистрационный N 12060).

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги и услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, подлежащих представлению заявителем

33. Для осуществления процедуры выдачи сертификатов соответствия экземпляра воздушного судна или единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения заявитель предоставляет в Росавиацию или МТУ ВТ заявку на имя руководителя, уполномоченного на проведение данного вида работ.

33.1. В заявке на сертификацию ЭВС указываются следующие сведения о воздушном судне:

тип (модель);

категория;

серийный (заводской) номер;

дата изготовления;

наименование изготовителя;

государство-изготовитель;

сертификат типа: N ___, дата выдачи;

регистрационный номер (если имеется): RA _____;

данные по комплектации ВС;

срок действия сертификата: до «__» _____ 20__ г;

сведения о заявителе: адрес, телефон, факс, адрес электронной почты (при ее наличии);

если эксплуатант экземпляра ВС - физическое лицо: фамилия, имя, отчество;

если эксплуатант экземпляра ВС - юридическое лицо: полное наименование организации; фамилия, имя, отчество руководителя; фамилия, имя, отчество, телефон сотрудника, ответственного за обеспечение взаимодействия;

наименование и адрес владельца (собственника) экземпляра воздушного судна;

место базирования экземпляра ВС;

наименование и адрес организации по техническому обслуживанию и ремонту, в которой проводились техническое обслуживание и ремонт экземпляра ВС.

Заявка представляется с приложением, в котором указываются сведения об экземпляре воздушного судна и условиях его эксплуатации:

максимальная взлетная масса, кг;

наработка экземпляра воздушного судна с начала эксплуатации (в летных часах, полетах, а также в годах);

остаток назначенного ресурса экземпляра воздушного судна (в летных часах, полетах, а также в годах);

наработка экземпляра воздушного судна после последнего ремонта (в летных часах, полетах, а также в годах);

остаток ресурса экземпляра воздушного судна до очередного ремонта (в летных часах, полетах, а также в годах);

наименование ремонтного предприятия, выполнившего ремонт, и дата проведения ремонта;

заявляемые условия навигации.

Приложение к заявке оформляется в двух экземплярах.

33.1.1. При проведении сертификации экземпляра воздушного судна авиации общего назначения, разработанного в иностранном государстве, и для которого отсутствует сертификат типа, выданный Межгосударственным авиационным комитетом, заявитель дополнительно предоставляет:

копии сертификата типа воздушного судна, сертификата типа авиационного двигателя, сертификата типа воздушного винта, выданных Федеральным управлением гражданской авиации Соединенных Штатов Америки* или Европейским агентством авиационной безопасности**;

---

*Федеральное управление гражданской авиации США (Federal Aviation Administration) (http://www.faa.gov).

**Европейское агентство авиационной безопасности (European Aviation Safety Agency) (http://easa.eu.int).

эксплуатационную документацию воздушного судна, утвержденную уполномоченным органом государства, обладающего юрисдикцией в отношении организации-разработчика воздушного судна (далее - государство разработчика);

составленное в произвольной форме письменное обязательство заявителя об информировании Росавиации и МТУ ВТ обо всех изменениях и дополнениях, вносимых в эксплуатационную документацию уполномоченным органом государства разработчика.

(п. 33.1.1 введен Приказом Минтранса России от 25.01.2016 N 10)

33.2. В заявке на сертификацию ЕЭВС АОН указываются следующие сведения:

наименование ЕЭВС;

сведения о заявителе: адрес, телефон, факс, адрес электронной почты;

если владелец экземпляра ВС - физическое лицо: фамилия, имя, отчество, адрес,

телефон, факс, адрес электронной почты;

если владелец экземпляра ВС - юридическое лицо: полное наименование организации и ее адрес; фамилия, имя, отчество руководителя; фамилия, имя, отчество, телефон сотрудника, ответственного за обеспечение взаимодействия;

вид воздушного судна (самолет, вертолет, планер, аэростатическое воздушное судно);

использованная конструкторская документация (собственный проект, готовая конструкторская документация, имеющая прототип, восстановленное ВС);

условия постройки ЕЭВС (индивидуально, в техническом клубе, на заводе);

назначение ЕЭВС;

ожидаемые условия эксплуатации.

К заявке на сертификацию ЕЭВС АОН прилагается следующая документация:

техническое описание конструкции, летно-технические характеристики, ожидаемые условия эксплуатации и ограничения, в диапазоне которых предполагается эксплуатация ЭВС;

формуляры (паспорта) на комплектующие изделия;

эксплуатационная документация ЕЭВС;

перечень материалов, из которых изготовлены составные части ЕЭВС;

документы, подтверждающие право собственности на ЕЭВС или владение ЕЭВС на условиях аренды или на ином законном основании.

34. Заявка на выдачу сертификата соответствия на ЭВС или ЕЭВС должна быть заполнена машинным способом, распечатана посредством электронных печатающих устройств. Заявка оформляется в единственном экземпляре и подписывается заявителем.

35. Заявка представляется с описью документов, в которой указываются наименования документов, их номера, даты подписания, количество листов, форма представления.

Заявка может быть направлена по почте, доставлена заявителем непосредственно в Росавиацию или посредством информационно-телекоммуникационных сетей с использованием цифровой подписи.

36. Тексты документов должны быть написаны разборчиво, наименования юридических лиц - без сокращения, с указанием их местонахождения. Фамилии, имена и отчества индивидуальных предпринимателей, физических или юридических лиц, адреса их мест жительства должны быть написаны полностью.

Документация должна быть выполнена на русском языке.

37. Не подлежат приему документы, имеющие подчистки либо приписки, зачеркнутые слова и иные не оговоренные исправления, а также документы с серьезными повреждениями, не позволяющими однозначно истолковать их содержание.

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных организаций и которые заявитель вправе представить

38. Перечень документов, которые необходимы Росавиации и МТУ ВТ для предоставления государственной услуги, указан в пункте 33 настоящего Административного регламента.

39. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 07.07.2017 N 258.

40. Росавиации и его должностным лицам запрещается требовать от заявителя:

представления документов и информации или осуществления действий, представление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги;

представления документов и информации, которые в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципальными правовыми актами находятся в распоряжении государственных органов, предоставляющих государственную услугу, иных

государственных органов, органов местного самоуправления и (или) подведомственных государственным органам и органам местного самоуправления организаций, участвующих в предоставлении государственных услуг, за исключением документов, указанных в части 6 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

Исчерпывающий перечень оснований для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги

41. Основаниями для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги, являются:

состав документов не соответствует требованиям, установленным пунктом 33 настоящего Административного регламента;

документы не соответствуют требованиям к документам, представляемым заявителями, установленным пунктом 37 настоящего Административного регламента.

Исчерпывающий перечень оснований для приостановления или отказа в предоставлении государственной услуги

42. Основаниями для отказа в предоставлении государственной услуги является неустранение заявителем замечаний, выявленных при проведении инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности.

Срок устранения замечаний заявителем составляет 10 дней.

Оснований для приостановления предоставления государственной услуги не предусмотрено.

Перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, в том числе сведения о документе (документах), выдаваемом (выдаваемых) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги

43. В случае участия в предоставлении государственной услуги привлекаемых организаций привлекаемые организации совместно с Росавиацией проводят инспекционную проверку ЭВС или ЕЭВС, по результатам инспекционной проверки готовят комплексное заключение.

По результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности составляется заключение и направляется заявителю для устранения замечаний, отмеченных в ходе оценки соответствия конкретного воздушного судна.

При положительных выводах, указанных в заключении по оценке соответствия конкретного воздушного судна, формируется комплексное заключение.

Порядок, размер и основания взимания государственной пошлины или иной платы, взимаемой за предоставление государственной услуги

КонсультантПлюс: примечание.

Размер госпошлины, приведенный в данном документе, изменен. Актуальный размер см. в действующей редакции Налогового кодекса РФ.

44. Согласно подпункту 104 пункта 1 статьи 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации за выдачу сертификата летной годности ЭВС или ЕЭВС АОН уплачивается государственная пошлина в размере 400 рублей.

45. Реквизиты Росавиации и МТУ ВТ для уплаты государственной пошлины размещены на Интернет сайте Росавиации и МТУ ВТ.

Порядок, размер и основания взимания платы за предоставление услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, включая информацию о методике расчета размера такой платы

46. Взимание платы за предоставление услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, законодательством Российской Федерации не предусмотрено.

Максимальный срок ожидания в очереди при подаче запроса о предоставлении государственной услуги, услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, и при получении результата предоставления таких услуг

47. Максимальный срок ожидания в очереди при подаче запроса о предоставлении государственной услуги составляет 15 минут.

(в ред. Приказа Минтранса России от 23.07.2014 N 198)

48. Максимальный срок получения результата предоставления государственной услуги - 15 минут.

(в ред. Приказа Минтранса России от 23.07.2014 N 198)

Срок и порядок регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги и услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, в том числе в электронной форме

49. Документы для регистрации предоставляются заявителем при личном обращении в Росавиацию либо по почте.

50. Регистрация заявления при непосредственном обращении заявителя осуществляется в день поступления соответствующего заявления в Росавиацию. В случае использования средств почтовой, факсовой связи, сети Интернет - в день его поступления в Росавиацию.

Срок регистрации заявки заявителя о предоставлении государственной услуги составляет 30 минут.

В случае подачи заявки в электронной форме срок регистрации заявки составляет одни сутки.

Требования к помещениям, в которых предоставляется государственная услуга, услуга, предоставляемая организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, к месту ожидания и приема заявителей, размещению и оформлению визуальной, текстовой и мультимедийной информации о порядке предоставления таких услуг

51. Прием заявителей осуществляется в специально выделенных помещениях в зданиях Росавиации и МТУ ВТ с местами для ожидания, информирования и приема заявителей.

Входы в помещения Росавиации и МТУ ВТ оборудуются пандусами, расширенными проходами, позволяющими обеспечить беспрепятственный доступ инвалидов, включая инвалидов, использующих кресла-коляски.

В холлах здания Росавиации и МТУ ВТ оборудованы места ожидания для заявителей, пригодные для работы с документами.

52. Входы в здания Росавиации и МТУ ВТ должны быть оборудованы информационными табличками, содержащими следующую информацию о структурном подразделении Росавиации и МТУ ВТ, предоставляющем государственную услугу:

наименование;

местонахождение;

часы приема заявителей;

адрес официального Интернет-сайта;

телефонные номера и электронный адрес справочной службы.

53. На территории, прилегающей к месторасположению Росавиации и МТУ ВТ, оборудуются места для парковки автотранспортных средств. Количество парковочных мест определяется исходя из интенсивности и количества заявителей, обратившихся в Росавиацию и МТУ ВТ за определенный период.

На стоянке должно быть не менее 10 машиномест, из них не менее одного места - для парковки специальных транспортных средств инвалидов.

Доступ заявителей к парковочным местам является бесплатным.

54. Помещение, в котором предоставляется государственная услуга, должно отвечать следующим требованиям:

размещаться в отдельных помещениях Росавиации и МТУ ВТ;

снабжаться табличками с указанием номера кабинета, названия структурного подразделения, фамилий, имен, отчеств, должностей должностных лиц, ответственных за предоставление государственной услуги;

оснащаться телефоном, факсом, копировальным аппаратом и иной оргтехникой.

Рабочие места должностных лиц, предоставляющих государственную услугу по рассмотрению обращений, оборудуются:

рабочими столами и стульями (не менее одного комплекта на одно должностное лицо);

компьютерами (один рабочий компьютер на одно должностное лицо и один компьютер с возможностью доступа к необходимым базам данных);

оргтехникой, позволяющей своевременно и в полном объеме предоставлять государственную услугу;

стульями для заявителей.

55. Места ожидания должны соответствовать комфортным условиям для заявителей и оптимальным условиям для работы должностных лиц.

Помещения в местах ожидания заявителей оборудуются информационными стендами, на которых размещается следующая информация:

график работы Росавиации и МТУ ВТ;

фамилии, имена, отчества и должности должностных лиц, осуществляющих прием и информирование заявителей, а также регистрацию обращений и заявлений;

номера телефонов, адреса электронной почты, почтовые адреса и адреса официальных сайтов Росавиации в сети Интернет;

извлечения из законодательных и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы, регулирующие деятельность по предоставлению государственной услуги;

банковские реквизиты для оплаты государственной пошлины;

перечни документов, необходимых для предоставления выдачи сертификата летной годности ЭВС и ЕЭВС АОН, и требования, предъявляемые к этим документам;

таблица сроков предоставления государственной услуги в целом и максимальных сроков выполнения отдельных административных процедур;

основания отказа в предоставлении государственной услуги;

порядок получения консультаций;

порядок досудебного (внесудебного) обжалования решений, действий (бездействия) должностных лиц, предоставляющих государственную услугу.

56. Прием заявителей производится в соответствии с графиком, указанным в пунктах 6 и 7 настоящего Административного регламента.

Показатели доступности и качества государственной услуги

57. Показателем доступности государственной услуги является количество взаимодействий с уполномоченными должностными лицами и их продолжительности, а также определение исчерпывающего перечня оснований для отказа в ее предоставлении.

Показателем качества государственной услуги является обоснованность и своевременность ее предоставления.

58. Взаимодействие заявителя с должностными лицами при предоставлении государственной услуги осуществляется при приеме документов и при получении результатов государственной услуги лично заявителем (или полномочным представителем). Продолжительность - не более 15 минут.

Иные требования, в том числе учитывающие особенности предоставления государственной услуги в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг, и особенности предоставления государственной услуги в электронной форме

59. Для ускорения рассмотрения документов для предоставления государственной услуги заявитель может представить заявку/заявление на электронный адрес Росавиации с дальнейшим представлением подлинников заявки/заявления и документов.

60. Предоставление государственной услуги в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг не предусмотрено.

III. Состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур (действий), требования к порядку их выполнения, в том числе особенности выполнения административных процедур (действий) в электронной форме

61. Предоставление государственной услуги включает в себя следующие административные процедуры:

прием заявки о выдаче сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН (далее - заявка);

формирование и направление межведомственного запроса для получения информации об уплате государственной пошлины за предоставление государственной услуги;

(абзац введен Приказом Минтранса России от 07.07.2017 N 258)

рассмотрение заявки и принятие решения о проведении работ по сертификации ЭВС или ЕЭВС АОН;

проведение инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности;

анализ полученных результатов и принятие решения по результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности;

оформление, регистрация и выдача сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН.

62. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 07.07.2017 N 258.

63. Блок-схема предоставления государственной услуги указана в приложении N 1 к настоящему Административному регламенту.

Прием заявки

64. Основанием для начала административной процедуры является обращение заявителя (его законного представителя) в Росавиацию или МТУ ВТ с заявкой и комплектом документов, необходимых для предоставления государственной услуги.

Заявка с комплектом документов принимается не позднее чем за 35 дней до истечения срока действия сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) для эксплуатируемого ЭВС или ЕЭВС АОН и не менее чем за 35 дней до окончания срока действия первичного или экспортного сертификата для вновь изготовленного ЭВС.

65. При личном обращении заявителя или его законного представителя специалист Росавиации или МТУ ВТ, ответственный за прием документов, устанавливает личность заявителя и проверяет полномочия заявителя или его законного представителя.

Максимальный срок выполнения действия составляет 15 минут на каждого заявителя.

66. Специалист Росавиации или МТУ ВТ, ответственный за прием документов, проверяет соответствие представленных документов требованиям, установленным законодательством Российской Федерации и настоящим Административным регламентом, удостоверяясь, что:

документы имеют надлежащие подписи сторон или определенных законодательством

должностных лиц;

(в ред. Приказа Минтранса России от 07.07.2017 N 258)

тексты документов написаны разборчиво, наименования юридических лиц - без сокращения, с указанием их местонахождения;

фамилии, имена и отчества физических лиц, адреса их мест жительства написаны полностью;

в документах нет подчисток, приписок, зачеркнутых слов и иных не оговоренных исправлений;

документы не имеют серьезных повреждений, наличие которых не позволяет однозначно истолковать их содержание.

Максимальный срок выполнения действия составляет 15 минут на документ, состоящий не более чем из шести страниц. При большем количестве страниц срок увеличивается на 10 минут для каждых шести страниц представляемых документов.

67. Специалист, ответственный за прием документов, сличает представленные экземпляры оригиналов и копий документов, выполняет на них надпись об их соответствии подлинным экземплярам, заверяет своей подписью с указанием фамилии и инициалов и предлагает заявителю заверить надпись своей подписью.

Максимальный срок выполнения действия составляет три минуты на каждую пару документ-копия, состоящую не более чем из 12 страниц. При большем количестве страниц срок увеличивается на одну минуту для каждых шести страниц представляемых документов.

68. При установлении фактов отсутствия необходимых документов, несоответствия представленных документов требованиям настоящего Административного регламента специалист, ответственный за прием документов, в трехдневный срок уведомляет заявителя о наличии препятствий для предоставления заявителям результатов предоставления государственной услуги, объясняет заявителю содержание выявленных недостатков в представленных документах и предлагает принять меры по их устранению. При этом заявителю направляется мотивированный отказ в принятии заявки.

Максимальный срок выполнения действия составляет 20 минут.

69. Специалист Росавиации или МТУ ВТ, ответственный за прием заявки, регистрирует ее в день поступления в журнале регистрации и выдачи сертификатов.

Максимальный срок выполнения действия составляет 30 минут.

70. Специалист Росавиации или МТУ ВТ, ответственный за прием заявки, регистрирует ее в день поступления в журнале регистрации и выдачи сертификатов, передает заявку с комплектом документов в порядке делопроизводства для рассмотрения специалисту, ответственному за рассмотрение заявки.

Максимальный срок выполнения действия составляет 10 минут.

71. Максимальный срок приема документов заявителей не может превышать одного рабочего дня.

72. Регистрация полученной по почте заявки осуществляется специалистом структурного подразделения Росавиации, ответственного за делопроизводство, не позднее дня, следующего за днем получения заявления.

Формирование и направление межведомственного запроса для получения информации об уплате государственной пошлины за предоставление государственной услуги

(введено Приказом Минтранса России от 07.07.2017 N 258)

72.1. Основанием для начала административной процедуры является получение документов специалистом, ответственным за рассмотрение заявки.

Специалист, ответственный за рассмотрение заявки, после получения документов формирует с использованием программно-технических средств запрос в Федеральное казначейство (его территориальный орган) о представлении информации об уплате заявителем государственной пошлины за предоставление государственной услуги.

Результатом выполнения административной процедуры является получение из

Федерального казначейства (его территориального органа) запрашиваемой информации.

В случае самостоятельного представления заявителем информации об уплате государственной пошлины за предоставление государственной услуги, указанная информация в рамках межведомственного взаимодействия не запрашивается.

Рассмотрение заявки и принятие решения о проведении работ по сертификации ЭВС или ЕЭВС АОН

73. Основанием для начала административной процедуры является зарегистрированная Росавиацией или МТУ ВТ заявка на сертификацию ЭВС или ЕЭВС АОН.

74. Должностное лицо структурного подразделения, уполномоченного для рассмотрения заявки, рассматривает ее и выносит решение о начале процедуры рассмотрения заявки и комплекта документов.

75. Специалист структурного подразделения, уполномоченный для рассмотрения заявки, в процессе ее рассмотрения и анализа обязан установить, что состав и качество предоставленного комплекта документов позволяет провести оценку заявленного к инспекции ЭВС или ЕЭВС АОН.

Критерием определения того, что комплект документов позволяет провести оценку соответствия ЭВС или ЕЭВС АОН является представление всей необходимой документации в соответствии с пунктом 33 настоящего Административного регламента.

76. Специалист, установив соответствие (или несоответствие) заявки и комплекта документов установленным требованиям, готовит проект решения и передает его для утверждения руководителю структурного подразделения Росавиации или МТУ ВТ, предоставляющего государственную услугу.

Максимальный срок рассмотрения заявки составляет три дня со дня ее представления.

77. В случае принятия решения о проведении работ по сертификации ЭВС или ЕЭВС АОН решение направляется заявителю.

Отказ в проведении процедуры сертификации ЭВС или ЕЭВС АОН направляется заявителю.

Проведение инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности

78. Основанием для начала административной процедуры является решение о проведении работ по сертификации ЭВС или ЕЭВС АОН.

79. Росавиация или МТУ ВТ в течение двух недель с даты принятия решения о проведении работ по сертификации ЭВС или ЕЭВС АОН уведомляет заявителя о принятии к рассмотрению заявки на сертификацию ЭВС или ЕЭВС.

80. Заявитель предъявляет ЭВС или ЕЭВС для проведения работ по оценке соответствия установленным требованиям.

81. Проведение инспекции гражданских воздушных судов заявителя с целью оценки их летной годности организует структурное подразделение Росавиации или МТУ ВТ, предоставляющее государственную услугу.

82. Инспекция гражданских воздушных судов заявителя проводится по программе, утвержденной руководителем структурного подразделения Росавиации или МТУ ВТ, предоставляющего государственную услугу.

83. Сведения о сроках проведения инспекции гражданских воздушных судов заявителя и составе инспекторской группы доводится до заявителя в течение семи дней до начала проведения инспекции гражданских воздушных судов.

84. В процессе инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности устанавливается следующее:

судовые документы соответствуют требованиям воздушного законодательства Российской Федерации;

действующая эксплуатационная документация содержит все изменения и

дополнения, которые внесены в установленном порядке;

пономерная документация содержит все необходимые записи;

экземпляр воздушного судна имеет остаток ресурса и срока службы не менее срока действия выдаваемого сертификата летной годности. Каждый компонент экземпляра воздушного судна с ограниченным ресурсом и (или) сроком службы имеет остаток ресурса и (или) срока службы;

на экземпляре воздушного судна и всех его компонентах в соответствии с эксплуатационной документацией выполнен полный комплекс технического обслуживания и ремонта в организациях по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, сертифицированных в установленном воздушным законодательством Российской Федерации порядке, и устранены все неисправности и их последствия;

на экземпляре воздушного судна и всех его компонентах выполнены все работы (разовые осмотры, проверки и доработки), предусмотренные нормативными актами уполномоченного органа в области гражданской авиации;

сохранены основные летные характеристики экземпляра воздушного судна, то есть их соответствие характеристикам, указанным в руководстве по летной эксплуатации, что подтверждено материалами контрольного полета, предусмотренного эксплуатационной документацией;

основные летные характеристики экземпляра воздушного судна по данным средств объективного контроля соответствуют характеристикам, указанным в руководстве по летной эксплуатации;

для полета в заявленных условиях навигации экземпляр воздушного судна укомплектован соответствующим оборудованием и обеспечен соответствующей эксплуатационной документацией;

трафареты и надписи, нанесенные на экземпляр воздушного судна, соответствуют эксплуатационной документации;

на экземпляре воздушного судна и каждом его компоненте отсутствуют изменения конструкции, которые не предусмотрены действующей эксплуатационной документацией и (или) нормативными актами уполномоченного органа в области гражданской авиации, и не согласованы с разработчиком воздушного судна;

экземпляр воздушного судна и каждый его компонент полностью укомплектованы согласно перечню в пономерной документации.

85. По результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности составляется заключение по инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности, которое направляется заявителю.

86. Заявитель при получении заключения по инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности должен устранить все замечания, отмеченные в ходе оценки соответствия конкретного воздушного судна.

Доклад об устранении замечаний и внесении при необходимости изменений в доказательную документацию заявитель направляет в Росавиацию или МТУ ВТ.

87. В случае невозможности в течение 10 дней устранения замечаний работы по оценке летной годности ЭВС или ЕЭВС АОН приостанавливаются. Работы по оценке летной годности ЭВС или ЕЭВС АОН возобновляются только после устранения замечаний.

Анализ полученных результатов и принятие решения по результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности

88. Основанием для начала административной процедуры являются заключение по инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и отчет заявителя об устранении выявленных в процессе инспекции воздушного судна замечаний (при их наличии).

89. По итогам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и отчета заявителя об устранении замечаний (при их наличии) разрабатывается комплексное заключение по результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью

оценки их летной годности.

Максимальный срок выполнения действия составляет 10 дней с даты поступления доклада об устранении замечаний (при их наличии) или пять дней при отсутствии замечаний.

90. Должностное лицо (руководитель) структурного подразделения Росавиации или МТУ ВТ, уполномоченного для рассмотрения заявки, на основании комплексного заключения по результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности принимает одно из следующих решений:

о выдаче (переоформлении, продлении срока действия) сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН;

о мотивированном отказе в выдаче (переоформлении, продлении срока действия) сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН.

Решение о выдаче сертификата принимается при соответствии ЭВС или ЕЭВС АОН требованиям Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 мая 2003 г. N 132, и Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 апреля 2003 г. N 118.

Мотивированный отказ в выдаче сертификата оформляется при несоответствии ЭВС или ЕЭВС АОН требованиям Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 мая 2003 г. N 132, и Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 апреля 2003 г. N 118.

Оформление, регистрация и выдача сертификатов летной годности (удостоверении о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН

91. Основанием для выдачи сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН или мотивированном отказе в его выдаче является решение по результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности, выносимое должностным лицом (руководителем) структурного подразделения Росавиации или МТУ ВТ, уполномоченного для рассмотрения заявки, на основании комплексного заключения по результатам инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности.

92. Сертификат летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН оформляется специалистом структурного подразделения Росавиации или МТУ ВТ, уполномоченного для рассмотрения заявки, и подписывается его должностным лицом (руководителем или заместителем руководителя).

Сертификат летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН регистрируется и заверяется печатью Росавиации или МТУ ВТ.

Срок оформления и регистрации сертификата не должен превышать пяти дней со дня принятия решения о его выдаче.

93. Выдача сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН заявителю производится уполномоченным структурным подразделением Росавиации или МТУ ВТ с фиксацией получения сертификата в журнале выдачи сертификатов летной годности.

94. Выдача сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН проводится после регистрации сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН и оплаты заявителем государственной пошлины в соответствии с пунктом 44 настоящего Административного регламента.

Сертификат летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН вступает в силу с даты его регистрации.

95. Сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) выдается (продлевается) на период действующих сроков службы (ресурсов) ЭВС или ЕЭВС АОН, но не более чем на два года. Продление сертификата летной годности производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности.

96. В сертификате летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН указывается дата выдачи и срок действия, сведения о продлении действия сертификата, а к сертификату летной годности ЕЭВС АОН прикладывается карта данных, которая является неотъемлемой частью сертификата.

Образцы бланков сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС и ЕЭВС АОН указаны в Федеральных авиационных правилах «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 мая 2003 г. N 132, и Федеральных авиационных правилах «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 апреля 2003 г. N 118.

IV. Формы контроля за исполнением регламента

Порядок осуществления текущего контроля за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, а также принятием ими решений

97. Для осуществления текущего контроля за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений настоящего Административного регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, руководитель Росавиации или заместитель руководителя Росавиации дает поручение о проведении проверки структурного подразделения, предоставляющего государственную услугу.

Порядок и периодичность осуществления плановых и внеплановых проверок полноты и качества предоставления государственной услуги, в том числе порядок и формы контроля за полнотой и качеством предоставления государственной услуги

98. Периодичность осуществления плановых проверок полноты и качества предоставления государственной услуги не реже одного раза в год. Плановые проверки осуществляются на основании полугодовых или годовых планов работы Росавиации.

99. В случае выявления нарушений требований настоящего Административного регламента руководитель Росавиации вправе организовать проведение внепланового контроля полноты и качества предоставления государственной услуги.

Внеплановые проверки могут проводиться и по конкретному обращению заявителей или иных заинтересованных лиц.

100. При проведении проверок могут рассматриваться все вопросы, связанные с предоставлением государственной услуги, или вопросы, связанные с осуществлением отдельных административных процедур.

101. Росавиация обеспечивает общее руководство деятельностью уполномоченных органов.

102. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 07.07.2017 N 258.

103. Для проведения проверки полноты и качества предоставления государственной услуги формируется комиссия.

Результаты деятельности комиссии оформляются протоколами, в которых отмечаются выявленные недостатки и предложения по их устранению.

104. По результатам проверок уполномоченное должностное лицо дает указания по устранению выявленных нарушений и контролирует их исполнение, виновные лица в случае выявления нарушений привлекаются к ответственности в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

Ответственность должностных лиц федерального органа исполнительной власти за решения и действия (бездействие), принимаемые (осуществляемые) ими в ходе предоставления государственной услуги

105. По результатам проведенных проверок в случае выявления нарушений прав заявителей осуществляется привлечение виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

106. Должностные лица Росавиации и ее структурных подразделений в случае ненадлежащего исполнения своих функций и служебных обязанностей при осуществлении административных процедур, указанных в настоящем Административном регламенте, а также совершения противоправных действий (бездействия) несут административную ответственность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

107.0 мерах, принятых в отношении должностных лиц, виновных в нарушении законодательства Российской Федерации, руководитель структурного подразделения Росавиации, предоставляющего государственную услугу, обязан в течение одного месяца сообщить заявителю, права и законные интересы которого нарушены.

108. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 07.07.2017 N 258.

Положения, характеризующие требования к порядку и формам контроля за предоставлением государственной услуги, в том числе со стороны граждан, их объединений и организаций

109. Контроль полноты и качества предоставления государственной услуги включает проведение проверок, выявление и устранение нарушений прав заявителей, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения заявителей, содержащие жалобы на решения, действия (бездействие) должностных лиц Росавиации.

110. Для осуществления контроля за предоставлением государственной услуги граждане, их объединения и организации имеют право направлять в Росавиацию индивидуальные и коллективные обращения с предложениями и рекомендациями по совершенствованию качества и порядка предоставления государственной услуги.

V. Досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) федерального органа исполнительной власти, предоставляющего государственную услугу, а также его должностных лиц

Информация для заявителя о его праве подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Росавиации и (или) ее должностных лиц при предоставлении государственной услуги

111. Заявитель имеет право подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Федерального агентства воздушного транспорта и (или) его должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих при предоставлении государственной услуги в досудебном (внесудебном) порядке (далее - жалоба).

Предмет жалобы

112. Предметом жалобы является обжалование решения и (или) действия (бездействия) Федерального агентства воздушного транспорта и (или) его должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих, принятого (осуществленного, допущенного) при предоставлении государственной услуги.

Заявитель может обратиться с жалобой по основаниям и в порядке статей 11.1 и 11.2 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», в том числе в следующих случаях:

1) нарушение срока регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги;

2) нарушение срока предоставления государственной услуги;

3) требование у заявителя документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги;

4) отказ в приеме документов, предоставление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги у заявителя;

5) отказ в предоставлении государственной услуги, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

6) затребование с заявителя при предоставлении государственной услуги платы, не предусмотренной нормативными правовыми актами Российской Федерации;

7) отказ органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, в исправлении допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах либо нарушение установленного срока таких исправлений.

Органы государственной власти и уполномоченные на рассмотрение жалобы должностные лица, которым может быть направлена жалоба

113. Жалоба подается (направляется) в письменной форме на бумажном носителе, в электронной форме в Росавиацию.

Жалобы на решения, принятые заместителем руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, рассматриваются непосредственно руководителем Росавиации.

Абзац утратил силу. - Приказ Минтранса России от 07.07.2017 N 258

Жалоба может быть направлена по почте, с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет, официального сайта Росавиации - органа, предоставляющего государственную услугу, Единого портала государственных и муниципальных услуг, а также может быть принята при личном приеме заявителя.

Порядок подачи и рассмотрения жалобы

114. В соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» порядок подачи и рассмотрения жалоб на решения и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти и их должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих, должностных лиц государственных внебюджетных фондов Российской Федерации устанавливается Правительством Российской Федерации.

Жалоба должна содержать:

1) наименование органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего, решения и действия (бездействие) которых обжалуются;

2) фамилию, имя, отчество (последнее - при наличии), сведения о месте жительства заявителя - физического лица либо наименование, сведения о местонахождении заявителя - юридического лица, а также номер (номера) контактного телефона, адрес (адреса) электронной почты (при наличии) и почтовый адрес, на который должен быть направлен ответ заявителю;

3) сведения об обжалуемых решениях и действиях (бездействии) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего;

4) доводы, на основании которых заявитель не согласен с решением и действием (бездействием) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного

гражданского служащего. Заявителем могут быть представлены документы (при наличии), подтверждающие доводы заявителя, либо их копии.

Сроки рассмотрения жалобы

115. Жалоба, поступившая в Росавиацию, подлежит рассмотрению должностным лицом, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, в течение 15 рабочих дней со дня ее регистрации, а в случае обжалования отказа органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, в приеме документов у заявителя либо в исправлении допущенных опечаток и ошибок или в случае обжалования нарушения установленного срока таких исправлений - в течение пяти рабочих дней со дня ее регистрации.

Перечень оснований для приостановления рассмотрения жалобы в случае, если возможность приостановления предусмотрена законодательством Российской Федерации

116. Оснований для приостановления рассмотрения жалобы не предусмотрено.

Результат рассмотрения жалобы

117. По результатам рассмотрения жалобы должностным лицом Росавиации, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, принимается одно из следующих решений:

1) удовлетворить жалобу, в том числе в форме отмены принятого решения, исправления допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах, возврата заявителю денежных средств, взимание которых не предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также в иных формах;

2) отказать в удовлетворении жалобы.

Порядок информирования заявителя о результатах рассмотрения жалобы

118. Не позднее дня, следующего за днем принятия решения, указанного в пункте 117 настоящего Административного регламента, заявителю в письменной форме и по желанию заявителя в электронной форме направляется мотивированный ответ о результатах рассмотрения жалобы.

Порядок обжалования решения по жалобе

119. Решение по жалобе, принятое должностным лицом Росавиации (за исключением руководителя Росавиации), может быть обжаловано руководителю Росавиации.

Абзац утратил силу. - Приказ Минтранса России от 07.07.2017 N 258.

Право заявителя на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы

120. Заявитель имеет право на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы.

Способы информирования заявителей о порядке подачи и рассмотрения жалобы

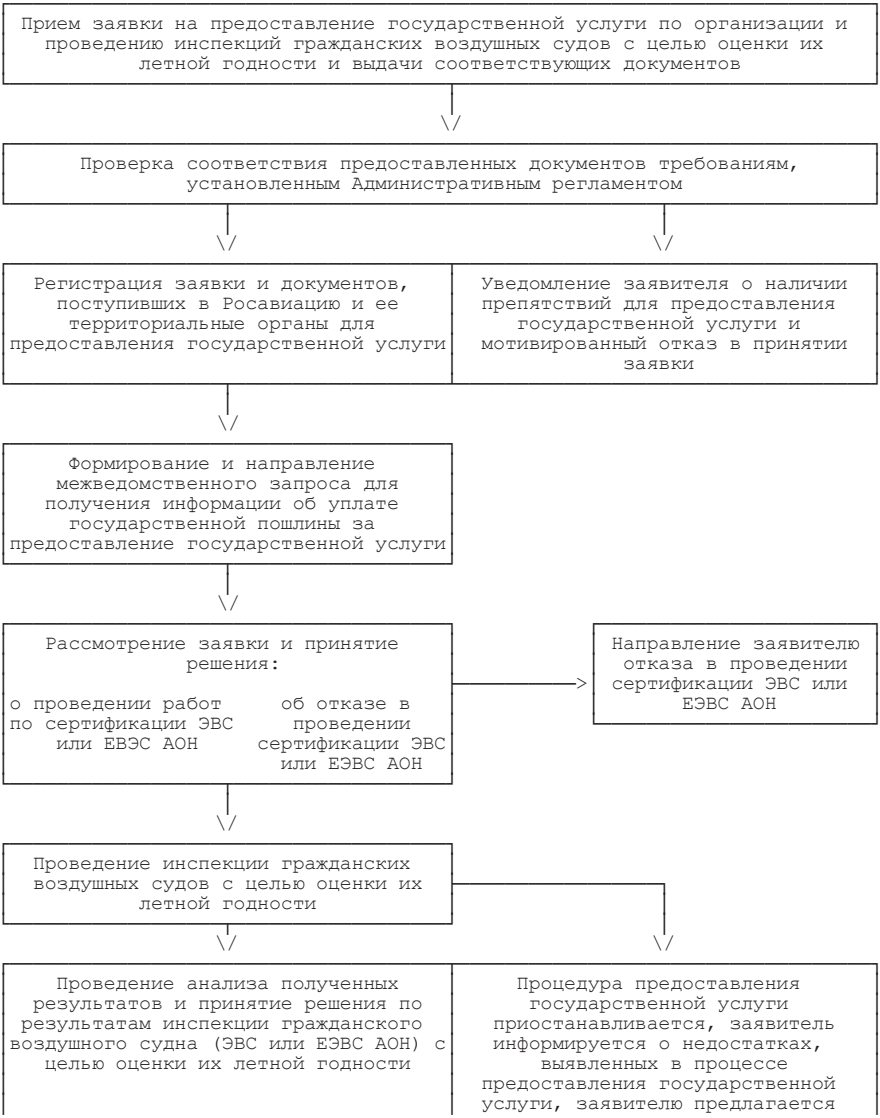
121. Информация о порядке подачи и рассмотрения жалобы предоставляется с использованием средств почтовой, телефонной связи, электронной почты, вычислительной и электронной техники, при личном обращении, а также посредством размещения на стендах в местах предоставления государственной услуги, в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в том числе в сети Интернет (в частности, на официальном Интернет-сайте Росавиации).

122. В случае установления в ходе или по результатам рассмотрения жалобы признаков состава административного правонарушения или преступления должностное лицо незамедлительно направляет имеющиеся материалы в органы прокуратуры.

Приложение N 1
к Административному регламенту Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов (пункт 63)

БЛОК-СХЕМА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 07.07.2017 N 258)



	принять меры по устранению недостатков

\/ \/

О выдаче (переоформлении, продлении срока действия) сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам) ЭВС или ЕЭВС АОН	О мотивированном отказе в выдаче (переоформления, продления срока действия) сертификата летной годности (удостоверений о годности к полетам)

Приложение N 2
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги
по организации и проведению
инспекций гражданских воздушных
судов с целью оценки их летной
годности и выдачи соответствующих
документов (пункт 6)

СПИСОК МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ УПРАВЛЕНИЙ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА РОСАВИАЦИИ

N п/п	Наименование межрегионального территориального управления воздушного транспорта	Адрес
1	Межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Центральных районов Федерального агентства воздушного транспорта	140002, Московская область, г. Люберцы, Октябрьский проспект, дом 15
2	Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	191014, г. Санкт-Петербург, Литейный проспект, дом 48
3	Архангельское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	163000, г. Архангельск, пр. Троицкий, д. 60
4	Коми межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	169700, г. Сыктывкар, ул. Первомайская, дом 53
5	Южное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	344002, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, дом 40
6	Уральское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	620089, г. Екатеринбург, ул. Белинского, дом 246

7	Тюменское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	625000, г. Тюмень, ул. Ленина, дом 65/1
8	Западно-Сибирское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	630091, г. Новосибирск, ул. Красный проспект, дом 44
9	Красноярское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	660017, г. Красноярск, проспект Мира, дом 112
10	Дальневосточное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	680000, г. Хабаровск, ул. Петра Комарова, дом 6
11	Камчатское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	683016, г. Петропавловск-Камчатский, ул. Беринга, дом 104А
12	Саха (Якутское) межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	677000, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, ул. Орджоникидзе, дом 10
13	Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	685000, г. Магадан, ул. Набережная реки Магаданки, дом 7
14	Приволжское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	443099, г. Самара, ул. Молодогвардейская, дом 58
15	Татарское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта	420017, г. Казань, Аэропорт

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 6 мая 2013 г. N 170

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГЛАМЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ПРАВ НА ВОЗДУШНЫЕ СУДА И СДЕЛОК С НИМИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

В соответствии с пунктом 4 Правил разработки и утверждения административных регламентов предоставления государственных услуг, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169; N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507), приказываю:

Утвердить прилагаемый Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

Утвержден
приказом Минтранса России
от 6 мая 2013 г. N 170

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ПРАВ НА ВОЗДУШНЫЕ СУДА И СДЕЛОК С НИМИ (ФАП-170)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

I. Общие положения

Предмет регулирования регламента

1. Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними (далее - Административный регламент) устанавливает сроки и последовательность административных процедур (действий) Федерального агентства воздушного транспорта и порядок взаимодействия Росавиации с заявителями при осуществлении полномочий по предоставлению государственной услуги по регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними (далее - государственная услуга).

Круг заявителей

2. Заявителями при предоставлении государственной услуги выступают собственники воздушных судов и обладатели иных подлежащих государственной регистрации прав на воздушные суда, в том числе граждане Российской Федерации, иностранные граждане и лица без гражданства, российские и иностранные юридические лица, международные организации, а также их представители, имеющие право в соответствии с законодательством Российской Федерации либо в силу наделения их соответствующими полномочиями выступать от их имени (далее - Заявитель).

Требования к порядку информирования о предоставлении государственной услуги

3. Информация о порядке предоставления государственной услуги предоставляется должностными лицами подразделения Росавиации, предоставляющего государственную услугу, с использованием средств телефонной связи, электронного информирования и электронной техники, публикации в средствах массовой информации, издания информационных материалов.

4. Местонахождение Росавиации: Ленинградский проспект, 37, г. Москва.

Почтовый адрес для направления документов и обращений: Ленинградский проспект, 37, г. Москва, А-167, ГСП-3, 125993, Росавиация.

График работы экспедиции Росавиации:
понедельник - четверг - с 9.00 до 17.00,
пятница - с 9.00 до 16.00,
суббота и воскресенье - выходные дни.
График работы Росавиации:
понедельник - вторник - среда - четверг - с 9.00 до 18.00,
пятница - с 9.00 до 16.45,
обеденный перерыв - с 12.00 до 12.45.
Электронный адрес для направления обращений: rusavia@scaa.ru.
Местонахождение экспедиции Росавиации: Ленинградский проспект, 37, г. Москва.
Информация о графике работы экспедиции Росавиации размещена на официальном

сайте Росавиации: www.favt.ru.

Телефон справочной службы Росавиации: (499) 231-50-09.

5. Сведения о графике работы Росавиации сообщаются по телефонам для справок (консультаций), а также размещаются на официальном сайте Росавиации.

6. На официальном сайте Росавиации размещается следующая информация:

график работы;

извлечения из законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, содержащих нормы, регулирующие деятельность по предоставлению государственной услуги;

текст настоящего Административного регламента с приложениями;

блок-схема предоставления государственной услуги;

состав документов, необходимых для предоставления государственной услуги, и требования, предъявляемые к ним;

банковские реквизиты для уплаты государственной пошлины;

образцы оформления документов, необходимых для предоставления государственной услуги, и требования к ним;

порядок обжалования решений и действий (бездействия) должностных лиц, предоставляющих государственную услугу.

Информация, указанная в пунктах 4 и 6 настоящего Административного регламента, также размещается на бумажных носителях на информационных стендах в местах предоставления государственной услуги, доступных для Заявителей.

7. При ответах на телефонные звонки и устные обращения специалисты подробно информируют обратившихся по интересующим их вопросам. Ответ на телефонный звонок должен начинаться с информации о наименовании органа, в который позвонил гражданин, фамилии, имени, отчестве и должности специалиста, принявшего телефонный звонок.

Время разговора не должно превышать 10 минут.

8. При невозможности специалиста, принявшего звонок, самостоятельно ответить на поставленные вопросы телефонный звонок должен быть переадресован (переведен) на другое должностное лицо или же обратившемуся гражданину должен быть сообщен телефонный номер, по которому можно получить необходимую информацию.

9. Информация о порядке предоставления государственной услуги размещается в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» (www.gosuslugi.ru) (далее - Единый портал), на официальном сайте Росавиации (www.favt.ru) в информационно-телекоммуникационной сети Интернет. Информирование о ходе предоставления государственной услуги осуществляется специалистами при личном контакте с Заявителями, с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет, почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

10. Заявители в обязательном порядке информируются специалистами:

о перечне документов, необходимых для предоставления государственной услуги;

о комплектности представляемых документов;

о времени приема и выдачи документов.

11. Для получения сведений о прохождении административных процедур в рамках предоставления государственной услуги Заявителем указываются (называются) дата и входящий номер, полученные при подаче документов. Заявителю предоставляются сведения о том, на каком этапе (в процессе выполнения какой административной процедуры) осуществляется предоставление государственной услуги.

II. Стандарт предоставления государственной услуги

Наименование государственной услуги

12. Наименование государственной услуги: «Государственная услуга по государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними».

Наименование федерального органа исполнительной власти, предоставляющего государственную услугу

13. Предоставление государственной услуги осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

Структурным подразделением Росавиации, ответственным за предоставление государственной услуги, является Управление инспекции по безопасности полетов (далее - Управление).

При предоставлении государственной услуги Федеральное агентство воздушного транспорта не вправе требовать от Заявителя осуществления действий, в том числе согласований, необходимых для получения государственной услуги, и связанных с обращением в иные государственные органы и организации.

Описание результата предоставления государственной услуги

14. Результатом предоставления государственной услуги являются:

государственная регистрация права на воздушное судно;

государственная регистрация перехода права на воздушное судно;

государственная регистрация сделки с воздушным судном;

государственная регистрация ограничения (обременения) права на воздушное судно;

отказ в государственной регистрации права, перехода права, ограничения (обременения) права на воздушное судно, сделки с воздушным судном;

прекращение государственной регистрации права, ограничения (обременения) права на воздушное судно;

внесение записей в Единый государственный реестр прав на воздушные суда и сделок с ними (далее - ЕГРП ВС);

совершение специальных регистрационных надписей на правоустанавливающих документах на воздушные суда и выдача свидетельств об осуществлении государственной регистрации прав на воздушные суда;

предоставление сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, или отказ в предоставлении сведений, содержащихся в ЕГРП ВС.

Срок предоставления государственной услуги

15. Государственная регистрация прав на воздушные суда осуществляется не позднее чем в месячный срок со дня подачи заявления и документов, необходимых для государственной регистрации прав на воздушные суда, в случае, если обязанность по предоставлению таких документов возложена на Заявителя.

Государственная регистрации прав на воздушные суда может быть приостановлена на срок не более чем на один месяц, в который не включается месячный срок со дня подачи заявления и документов, необходимых для государственной регистрации прав на воздушные суда, в следующих случаях:

при возникновении у регистратора прав на воздушные суда сомнений в наличии оснований для государственной регистрации прав на воздушные суда, а также в подлинности представленных документов или достоверности указанных в них сведений;

при возникновении у регистратора прав на воздушные суда сомнений в подлинности представленных документов при государственной регистрации прав на воздушные суда на основании судебного акта.

Государственная регистрации прав на воздушные суда может быть приостановлена на срок не более чем на один месяц на основании заявления в письменной форме одной из сторон договора о возврате документов без осуществления государственной регистрации прав на воздушные суда в случае, если другая сторона договора не обращалась с таким заявлением.

Государственная регистрации прав на воздушные суда может быть приостановлена

на срок не более чем на три месяца на основании заявления в письменной форме правообладателя, стороны или сторон сделки, их законных представителей, лица, имеющего право действовать без доверенности от имени юридического лица, либо уполномоченного им или ими на это лица при наличии у него надлежащим образом оформленной доверенности. В заявлении указываются причины, послужившие основаниями для приостановления государственной регистрации прав на воздушные суда, и срок, необходимый для такого приостановления. Подача заявления о приостановлении государственной регистрации прав на воздушные суда прерывает течение месячного срока со дня подачи заявления и документов, необходимых для государственной регистрации прав на воздушные суда. После истечения срока, на который была приостановлена государственная регистрация прав на воздушные суда, она осуществляется в месячный срок.

Орган государственной регистрации прав на воздушные суда должен предоставить лицу, подавшему заявление о предоставлении сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, запрошенную информацию в письменной форме или выдать ему мотивированный отказ в письменной форме в течение пяти рабочих дней со дня подачи заявления.

При принятии решения об отказе в государственной регистрации прав на воздушные суда Заявителю в срок не более чем пять рабочих дней после дня окончания месячного срока со дня подачи заявления и документов, необходимых для государственной регистрации прав на воздушные суда, направляется сообщение о причине отказа в письменной форме.

Уведомление правообладателя об осуществлении государственной регистрации ограничения права на воздушное судно на основании поступившей в орган государственной регистрации прав на воздушные суда копии решения, определения или постановления суда о наложении ареста на воздушное судно осуществляется в письменной форме в срок не позднее чем в течение пяти рабочих дней со дня государственной регистрации ограничения права на воздушное судно.

16. В любое время с момента приема документов Заявитель имеет право на получение сведений о прохождении отдельных административных процедур в рамках предоставления государственной услуги при помощи телефона, средств электронной почты или посредством личного посещения Росавиации.

Перечень нормативных правовых актов, регулирующих отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги

17. Предоставление государственной услуги осуществляется в соответствии с:

Федеральным законом от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901; N 15, ст. 2019, 2023, 2024; N 30 (ч. I), ст. 4590; N 48, ст. 6733; N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4318);

Федеральным законом от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ «Налоговый кодекс Российской Федерации» (часть 2) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 32, ст. 3340, 3341; 2001, N 1 (ч. II), ст. 18; N 23, ст. 2289; N 33 (ч. I), ст. 3413, 3421, 3429; N 49, ст. 4554, ст. 4564; N 53 (ч. I), ст. 5015, ст. 5023; 2002, N 1 (ч. I), ст. 4; N 22, ст. 2026; N 30, ст. 3021, 3027, 3033; N 52 (ч. I), ст. 5138; 2003, N 1, ст. 2, 5, 6, 8, 11; N 19, ст. 1749; N 22, ст. 2066; N 21, ст. 1958; N 23, ст. 2174; N 26, ст. 2567; N 27 (ч. I), ст. 2700; N 28, ст. 2874, 2879, 2886; N 46 (ч. I), ст. 4435, 4443, 4444; N 50, ст. 4849; N 52 (ч. I), ст. 5030; 2004, N 15, ст. 1342; N 27, ст. 2711, 2713, 2715; N 30, ст. 3083, 3084, 3088; N 31, ст. 3219, 3220, 3222, 3231; N 34, ст. 3517, 3518, 3520, 3522, 3523, 3524, 3525, 3527; N 35, ст. 3607; N 41, ст. 3994; N 45, ст. 4377; N 49, ст. 4840; 2005; N 1 (ч. I), ст. 9, ст. 29, 30, 34, 38; N 21, ст. 1918; N 23, ст. 2201; N 24, ст. 2312; N 25, ст. 2427, 2428, 2429; N 27, ст. 2707, 2710, 2713, 2717; N 30 (ч. I), ст. 3101, 3104, 3112, 3117, 3118; N 30 (ч. II), ст. 3128, 3129, 3130; N 43, ст. 4350; N 50, ст. 5246, 5249; N 52 (ч. I), ст. 5581; 2006, N 1, ст. 12, 16; N 3, ст. 280; N 10, ст. 1065; N 12, ст. 1233; N 23, ст. 2380, 2382;

N 27, ст. 2881; N 30, ст. 3295; N 31 (ч. I), ст. 3433, 3436, 3443, 3450, 3452; N 43, ст. 4412; N 45, ст. 4627, 4628, 4629, 4630; N 47, ст. 4819; N 50, ст. 5279, 5286; N 52 (ч. I), ст. 5498; 2007, N 1 (ч. I), ст. 7, 20, 31, 39; N 13, ст. 1465; N 21, ст. 2461, 2462, 2463; N 22, ст. 2563, 2564; N 23, ст. 2691; N 31, ст. 3991, 3995, 4013; N 45, ст. 5416, 5417, 5432; N 46, ст. 5553, 5554, 5557; N 49, ст. 6045, 6046, 6071; N 50, ст. 6237, 6245, 6246; 2008, N 18, ст. 1942; N 26, ст. 3022; N 27, ст. 3126; N 30 (ч. I), ст. 3577, 3591, 3598, 3611, 3614; N 30 (ч. II), ст. 3616; N 42, ст. 4697; N 48, ст. 5500, 5503, 5504, 5519; N 49, ст. 5723, 5749; N 52 (ч. I), ст. 6218, 6219, 6227, 6236, 6237; 2009; N 1, ст. 13, 19, 21, 22, 31; N 11, ст. 1265; N 18 (ч. I), ст. 2147; N 23, ст. 2772, 2775; N 26, ст. 3123; N 27, ст. 3383; N 29, ст. 3582, 3598, 3602, 3625, 3638, 3639, 3641, 3642; N 30, ст. 3739; N 39, ст. 4534; N 44, ст. 5171; N 45, ст. 5271; N 48, ст. 5711, 5725, 5726, 5731, 5732, 5733, 5734, 5737; N 51, ст. 6153, 6155; N 52 (ч. I), ст. 6444, 6450, 6455; 2010, N 1, ст. 128; N 11, ст. 1169; N 31, ст. 4198; N 32, ст. 4298; N 40, ст. 4969; N 45 ст. 5750, 5756; N 46, ст. 5918; N 47, ст. 6034; N 48, ст. 6247, 6248, 6249, 6250, 6251; 2011, N 1, ст. 7, 9, 21, 37; N 11, ст. 1492, 1494; N 17, ст. 2311, 2318; N 23, ст. 3265; N 24, ст. 3357; N 26, ст. 3652; N 30 (ч. I), ст. 4563, 4575, 4587, 4593, 4596, 4597, 4606; N 45, ст. 6335; N 47, ст. 6608, 6609, 6610, 6611; N 48, ст. 6729, 6731; N 49 (ч. I), ст. 7014, 7015, 7016, 7017, 7037, 7043; N 49 (ч. V), ст. 7061, 7063; N 50, ст. 7347, 7359; 2012, N 10, ст. 1164; N 14, ст. 1545; N 18, ст. 2128; N 19, ст. 2281; N 24, ст. 3066; N 25, ст. 3268; N 26, ст. 3447; N 27, ст. 3587, 3588; N 29, ст. 3980; N 31, ст. 4319, 4322, 4334; N 41, ст. 5526, 5527; N 49, ст. 6747, 6748, 6749, 6750, 6751; N 50 (ч. V), ст. 6958, 6968; N 53 (ч. I), ст. 7578, 7584, 7596, 7603, 7604, 7607, 7619; 2013, N 1, ст. 77; N 9, ст. 874; N 14, ст. 1647) (далее - Налоговый кодекс);

Федеральным законом от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 31, ст. 4179; 2011, N 15, ст. 2038; N 27, ст. 3873, 3880; N 29, ст. 4291; N 30 (ч. I), ст. 4587; N 49 (ч. V), ст. 7061; 2012, N 31, ст. 4322; 2013, N 14, ст. 1651);

Федеральным законом от 2 мая 2006 г. N 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, N 19, ст. 2060; 2010, N 27, ст. 3410; N 31, ст. 4196; 2013, N 31, ст. 4470);

Федеральным законом от 14 марта 2009 г. N 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, N 11, ст. 1260; 2011, N 27, ст. 3880) (далее - Закон);

постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3343; 2006, N 15, ст. 1612; 2008, N 17, ст. 1883; N 26, ст. 3063; N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 6, ст. 738; N 18 (ч. II), ст. 2249; N 33, ст. 4081; N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 652; N 13, ст. 1502; N 26, ст. 3350; 2011, N 14, ст. 1935, N 46, ст. 6520; 2012, N 34, ст. 4750);

постановлением Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2009 г. N 958 «Об утверждении Правил ведения Единого государственного реестра прав на воздушные суда и сделок с ними» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2009, N 49 (ч. II), ст. 5961) (далее - Правила ведения ЕГРП ВС);

постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2010 г. N 378 «О взимании платы за предоставление информации о зарегистрированных правах на воздушные суда, выдачу копий договоров и документов, выражающих содержание односторонних сделок, совершенных в простой письменной форме» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 23, ст. 2839);

постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 «О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169; N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908; N 36, ст. 4903; N 50 (ч. VI), ст. 7070; N 52, ст. 7507).

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с

нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги и услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, подлежащих представлению заявителем

18. Для предоставления государственной услуги Заявители представляют в Росавиацию следующие документы:

заявление (форма заявления указана в приложении N 1 к настоящему Административному регламенту);

квитанция об уплате государственной пошлины за государственную регистрацию прав на воздушные суда и сделок с ними;

документы, подтверждающие идентификацию воздушного судна: копии разделов формуляра (формуляров) воздушного судна и установленных на нем двигателей (вспомогательных силовых установок), в которых указаны вид воздушного судна (самолет, вертолет, другое воздушное судно), его тип (наименование) и соответствующие серийные (заводские) номера воздушного судна и установленных на нем двигателей (вспомогательных силовых установок), присвоенные им изготовителями; копия раздела формуляра воздушного судна, в котором указывается максимальная взлетная масса воздушного судна;

документ о месте базирования воздушного судна;

документы, подтверждающие полные наименования юридических лиц с указанием их местонахождения и (или) документы, удостоверяющие личность, с указанием фамилии, имени, отчества и адреса места жительства физических лиц;

документы, подтверждающие наличие, возникновение, переход, прекращение, ограничение (обременение) прав на воздушные суда:

акты органов государственной власти или акты органов местного самоуправления, изданные в пределах их компетенции и в порядке, который установлен законодательством, действовавшим в месте издания таких актов на дату их издания;

документы, отражающие содержание сделок с воздушными судами, совершенных в соответствии с законодательством, действовавшим на дату их совершения;

акты (свидетельства) о приватизации воздушных судов, совершенной в соответствии с законодательством, действовавшим в месте осуществления приватизации на дату ее совершения;

свидетельство о праве на наследство;

вступившие в законную силу судебные акты;

документы, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации подтверждают наличие, возникновение, переход, прекращение, ограничение (обременение) прав на воздушные суда.

В случае государственной регистрации прав, возникших в результате продажи доли в праве общей собственности на воздушное судно лицу, не являющемуся участником этой собственности, Заявитель прилагает к заявлению о государственной регистрации права на воздушное судно документы, подтверждающие, что продавец доли известил в письменной форме остальных участников долевой собственности о намерении продать свою долю, с указанием цены и других условий ее продажи. К заявлению могут прилагаться документы, подтверждающие отказ остальных участников долевой собственности от покупки доли и оформленные в органе государственной регистрации прав на воздушные суда или нотариально удостоверенные.

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных органов, участвующих в предоставлении государственной услуги, и которые заявитель вправе представить

19. К документам, необходимым для предоставления государственной услуги и находящимся в распоряжении иных государственных органов, относится выписка из единого государственного реестра юридических лиц.

Если Заявитель не представил по собственной инициативе выписку из единого государственного реестра юридических лиц Федеральное агентство воздушного транспорта самостоятельно запрашивает этот документ (сведения, содержащиеся в нем) в Федеральной налоговой службе с использованием средств Единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

Непредставление Заявителем указанного документа не является основанием для отказа Заявителю в предоставлении государственной услуги.

20. Федеральному агентству воздушного транспорта и его должностным лицам запрещается требовать от Заявителя:

представления документов и информации или осуществления действий, представление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги;

представления документов и информации, которые в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации находятся в распоряжении Федерального агентства воздушного транспорта, за исключением документов, указанных в части 6 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

Исчерпывающий перечень оснований для приостановления или отказа в предоставлении государственной услуги

21. Предоставление государственной услуги приостанавливается:

при возникновении у регистратора прав на воздушные суда сомнений в при возникновении у регистратора прав на воздушные суда сомнений в наличии оснований для государственной регистрации прав на воздушные суда, а также в подлинности представленных документов или достоверности указанных в них сведений;

на основании заявления в письменной форме правообладателя, стороны или сторон сделки, их законных представителей, лица, имеющего право действовать без доверенности от имени юридического лица, либо уполномоченного им или ими на это лица при наличии у него надлежащим образом оформленной доверенности;

на основании заявления в письменной форме одной из сторон договора о возврате документов без предоставления государственной услуги, если другая сторона договора не обращалась с таким заявлением;

на основании определения или решения суда в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

22. В государственной регистрации прав на воздушные суда отказывается, если:

право на воздушное судно, о государственной регистрации которого просит Заявитель, не является правом, подлежащим государственной регистрации в соответствии с Законом;

с заявлением о государственной регистрации прав обратилось ненадлежащее лицо;

форма или содержание документов, представленных на государственную регистрацию прав, не соответствует требованиям законодательства Российской Федерации;

акт органа исполнительной власти или акт органа местного самоуправления о предоставлении прав на воздушные суда признан недействительным с даты его издания в соответствии с законодательством, действовавшим в месте издания такого акта на дату его издания;

лицо, выдавшее правоустанавливающий документ на воздушное судно, не уполномочено распоряжаться правом на данное воздушное судно;

лицо, которое имеет права на воздушное судно, ограниченные (обремененные) определенными условиями, составило документ без указания этих условий;

Заявитель просит о государственной регистрации права на воздушное судно, право на которое не подлежит государственной регистрации в соответствии с частью 2 статьи 1 Закона;

правоустанавливающий документ на воздушное судно свидетельствует об отсутствии у Заявителя прав на воздушное судно;

правообладатель не представил заявление о государственной регистрации прав на воздушное судно и иные необходимые документы для государственной регистрации ранее возникшего права на воздушное судно, наличие которого необходимо для государственной регистрации возникших после дня вступления в силу Закона перехода данного права, его ограничения (обременения) или совершенной после дня вступления в силу Закона сделки с воздушным судном, в случаях, если обязанность по предоставлению таких документов возложена на Заявителя;

не представлены документы, необходимые в соответствии с Законом для государственной регистрации прав на воздушные суда, в случаях, если обязанность по предоставлению таких документов возложена на Заявителя;

имеются противоречия между заявленными и ранее зарегистрированными правами на воздушные суда.

Перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, в том числе сведения о документе (документах), выдаваемом (выдаваемых) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги

23. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, а также документ (документы), выдаваемый (выдаваемые) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги, не предусмотрены.

Порядок, размер и основания взимания государственной пошлины или иной платы, взимаемой за предоставление государственной услуги

24. Государственная пошлина уплачивается в следующих размерах:

(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

КонсультантПлюс: примечание.

Размеры госпошлины, приведенные в данном документе, изменены. Актуальные размеры см. в действующей редакции Налогового кодекса РФ.

согласно подпункту 80.1 пункта 1 статьи 333.33 Налогового кодекса за выдачу свидетельства о праве собственности, за государственную регистрацию ограничений (обременений) прав в Едином государственном реестре прав на воздушные суда и сделок с ними на:

(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

гражданское воздушное судно - 4 тысячи рублей;

(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

легкое гражданское воздушное судно - 2 тысячи рублей;

(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

сверхлегкое гражданское воздушное судно - 1 тысяча рублей;

(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

согласно подпункту 84 пункта 1 статьи 333.33 Налогового кодекса за внесение изменений в Единый государственный реестр прав на воздушные суда и сделок с ними - 200 рублей.

(в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2010 г. N 378 «О взимании платы за предоставление информации о зарегистрированных правах на воздушные суда, выдачу копий договоров и документов, выражающих содержание односторонних сделок, совершенных в простой письменной форме» установлены следующие размеры

платы за предоставление сведений, содержащихся в ЕГРП ВС:

для физических лиц - 100 рублей;

для юридических лиц - 300 рублей.

В соответствии со статьей 333.35 Налогового кодекса от уплаты государственной пошлины освобождаются федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления при их обращении за совершением юридически значимых действий.

Государственная пошлина не уплачивается в следующих случаях:

за государственную регистрацию права оперативного управления воздушным судном, находящимся в государственной или муниципальной собственности;

за внесение изменений в Единый государственный реестр прав на воздушные суда и сделок с ними в случае изменения законодательства Российской Федерации;

за государственную регистрацию арестов, прекращения арестов воздушных судов;

за государственную регистрацию ипотеки, возникающей на основании закона, а также за погашение регистрационной записи об ипотеке;

за государственную регистрацию прекращения прав в связи с ликвидацией воздушного судна, отказом от права собственности, переходом права к новому правообладателю, переоборудованием воздушного судна;

за государственную регистрацию прекращения ограничений (обременений) прав на воздушное судно.

Порядок, размер и основания взимания платы за предоставление услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, включая информацию о методике расчета размера такой платы

25. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, не предусмотрены, в связи с чем такие услуги не предоставляются и плата за них не взимается.

Максимальный срок ожидания в очереди при подаче запроса о предоставлении государственной услуги, услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, и при получении результата предоставления таких услуг

26. Максимальный срок ожидания в очереди при подаче заявления о предоставлении государственной услуги составляет 15 минут.

(п. 26 в ред. Приказа Минтранса России от 20.10.2014 N 295)

Срок и порядок регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги и услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, в том числе в электронной форме

27. Регистрация заявления о предоставлении государственной услуги с документами, указанными в пункте 18 настоящего Административного регламента, осуществляется в день его поступления.

Процедура регистрации заявления о предоставлении государственной услуги с документами, указанными в пункте 18 настоящего Административного регламента, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 38 - 49 настоящего Административного регламента.

Требования к помещениям, в которых предоставляется государственная услуга, услуга, предоставляемая организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, к месту ожидания и приема заявителей, размещению и оформлению визуальной, текстовой и мультимедийной информации о порядке предоставления таких услуг

28. Помещения, используемые для предоставления государственной услуги, расположены в здании Росавиации.

Входы в помещения Росавиации оборудуются пандусами, расширенными проходами, позволяющими обеспечить беспрепятственный доступ инвалидов, включая инвалидов, использующих кресла-коляски. На автомобильной стоянке перед зданием Росавиации имеются парковочные места.

В холлах здания Росавиации оборудованы места ожидания для Заявителей, пригодные для работы с документами.

29. Прием Заявителей осуществляется в специально выделенных для этих целей помещениях, которые должны отвечать следующим требованиям:

размещаться в отдельных помещениях Росавиации;

снабжаться табличками с указанием номера кабинета, названием подразделения, фамилий, имен, отчеств, должностей должностных лиц, ответственных за предоставление государственной услуги;

оснащаться телефоном, факсом, копировальным аппаратом и иной оргтехникой.

30. Рабочие места должностных лиц, предоставляющих государственную услугу, оборудуются:

рабочими столами и стульями (не менее одного комплекта на одно должностное лицо);

компьютерами (один рабочий компьютер на одно должностное лицо и один компьютер с возможностью доступа к необходимым базам данных);

оргтехникой, позволяющей своевременно и в полном объеме предоставлять государственную услугу;

стульями для посетителей.

31. Помещения и места ожидания должны соответствовать комфортным условиям для Заявителей и оптимальным условиям работы должностных лиц, предоставляющих государственную услугу.

32. На информационных стендах в местах ожидания для Заявителей Росавиации размещается следующая информация:

график работы Управления;

извлечения из законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, содержащих нормы, регулирующие деятельность по предоставлению государственной услуги;

текст настоящего Административного регламента с приложениями;

блок-схема предоставления государственной услуги;

состав документов, необходимых для получения результатов предоставления государственной услуги, и требования, предъявляемые к ним;

банковские реквизиты для уплаты государственной пошлины;

образцы оформления документов, необходимых для предоставления государственной услуги, и требования к ним;

порядок обжалования решений, действий (бездействия) должностных лиц, предоставляющих государственную услугу.

Показатели доступности и качества государственной услуги

33. Показателями доступности государственной услуги являются:

наличие полной информации о месте, порядке, сроках, документах, необходимых для предоставления государственной услуги, на информационных стендах, на информационных ресурсах Росавиации в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, на Едином портале, предоставление указанной информации по телефону должностными лицами Управления;

взаимодействие Заявителя с должностными лицами Управления при предоставлении государственной услуги осуществляется два раза при подаче заявления и при получении Заявителем результата предоставления государственной услуги;

возможность взаимодействия Заявителя с должностными лицами Управления в случае получения Заявителем консультации на приеме;

возможность получения Заявителем сведений о ходе предоставления государственной услуги;

определение исчерпывающего перечня оснований для отказа в ее предоставлении.

34. Показателями качества государственной услуги являются:

своевременность предоставления государственной услуги в соответствии со стандартом ее предоставления, установленным настоящим Административным регламентом;

отсутствие обоснованных жалоб Заявителей на действия (бездействие) и решения должностных лиц Управления, принятые в ходе предоставления государственной услуги.

Иные требования, в том числе учитывающие особенности предоставления государственной услуги в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг, и особенности предоставления государственной услуги в электронной форме

35. Предоставление государственной услуги в многофункциональных центрах не осуществляется.

III. Состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур (действий), требования к порядку их выполнения, в том числе особенности выполнения административных процедур (действий) в электронной форме

36. Предоставление государственной услуги включает в себя следующие административные процедуры:

прием документов, внесение записей в книгу учета входящих документов;

правовая экспертиза документов, в том числе проверка законности сделок с воздушными судами;

установление отсутствия противоречий между заявляемыми правами и уже зарегистрированными правами на воздушное судно, а также других оснований для отказа или приостановления государственной регистрации прав;

приостановление государственной регистрации прав;

отказ в государственной регистрации прав;

прекращение рассмотрения заявления о государственной регистрации прав;

прекращение государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними;

внесение записей в Единый государственный реестр прав на воздушные суда и сделок с ними (при отсутствии оснований для отказа или приостановления государственной регистрации прав);

совершение специальных регистрационных надписей на правоустанавливающих документах на воздушные суда и выдача свидетельств об осуществлении государственной регистрации прав на воздушные суда;

совершение специальных регистрационных надписей на документах, выражающих содержание сделок, подлежащих государственной регистрации и влекущих ограничение (обременение) права на воздушное судно;

предоставление сведений, содержащихся в ЕГРП ВС;

исправление технических ошибок, допущенных при государственной регистрации прав.

37. Блок-схема предоставления государственной услуги указана в приложении N 2 к настоящему Административному регламенту.

Прием документов, внесение записей в книгу учета входящих документов

38. Основанием для начала административной процедуры является обращение Заявителя в Управление с комплектом документов, необходимых для государственной

регистрации прав.

39. Специалист, ответственный за прием документов, устанавливает предмет обращения и личность Заявителя, в том числе проверяет документ, удостоверяющий личность.

40. Специалист, ответственный за прием документов, проверяет полномочия Заявителя, в том числе полномочия представителя правообладателя и (или) участников сделки действовать от их имени, полномочия представителя юридического лица действовать от имени юридического лица.

41. Специалист, ответственный за прием документов, проверяет наличие всех необходимых документов, исходя из соответствующего перечня (перечней) документов, представляемых на государственную регистрацию прав.

42. Специалист, ответственный за прием документов, проверяет представленные документы, удостоверяясь, что:

документы содержат описание воздушных судов, достаточное для их идентификации, указывают вид регистрируемого права и в предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях нотариально удостоверены, скреплены печатями, имеют надлежащие подписи сторон или определенных законодательством Российской Федерации должностных лиц;

тексты документов оформлены на русском языке или имеют нотариально удостоверенный перевод на русский язык;

тексты документов написаны разборчиво и содержат полные наименования юридических лиц с указанием их местонахождения и (или) фамилии, имена, отчества, адреса места жительства физических лиц в соответствии с документом, удостоверяющим личность;

документы не исполнены карандашом;

в документах нет подчисток, приписок, зачеркнутых слов и иных не оговоренных в них исправлений;

документы не имеют серьезных повреждений, наличие которых не позволяет однозначно истолковать их содержание.

43. Специалист, ответственный за прием документов, сличает представленные экземпляры оригиналов и копий документов (в том числе нотариально удостоверенные) друг с другом. Если представленные копии документов нотариально не заверены, данный специалист, сличив копии документов с их подлинными экземплярами, выполняет на них надпись об их соответствии подлинным экземплярам, заверяет своей подписью с указанием фамилии и инициалов и предлагает Заявителю заверить надпись своей подписью.

44. При установлении фактов отсутствия необходимых документов, несоответствия представленных документов требованиям пункта 42 настоящего Административного регламента специалист, ответственный за прием документов, уведомляет Заявителя о наличии препятствий для государственной регистрации прав, объясняет Заявителю содержание выявленных недостатков в представленных документах и предлагает принять меры по их устранению.

При желании Заявителя устранить препятствия, прервав подачу документов на государственную регистрацию прав, специалист, ответственный за прием документов, формирует перечень выявленных препятствий для государственной регистрации прав в двух экземплярах и передает его Заявителю для подписания. Первый экземпляр перечня выявленных препятствий для государственной регистрации прав вместе с представленными документами передается Заявителю, второй остается у специалиста.

При желании Заявителя устранить препятствия позднее (после подачи документов на государственную регистрацию прав) путем представления дополнительных или исправленных документов специалист, ответственный за прием документов, обращает его внимание на наличие препятствий для проведения государственной регистрации прав и предлагает Заявителю письменно подтвердить факт уведомления.

45. При отсутствии у Заявителя заполненного заявления или при неправильном его

заполнении специалист, ответственный за прием документов, заполняет самостоятельно в программно-техническом комплексе (с последующим представлением на подпись Заявителю) или помогает Заявителю собственноручно заполнить заявление.

46. Специалист, ответственный за прием документов, вносит в книгу учета входящих документов запись о приеме документов:

порядковый номер записи;

дату и время приема с точностью до минуты;

общее количество документов и общее число листов в документах;

данные о Заявителе;

сведения о воздушном судне;

цель обращения Заявителя;

свои фамилию и инициалы.

47. Специалист, ответственный за прием документов, оформляет расписку о приеме документов по установленной форме в двух экземплярах. В расписке в том числе указываются:

дата представления документов;

перечень документов с указанием их наименования, реквизитов;

количество экземпляров каждого из представленных документов (подлинных экземпляров и их копий);

количество листов в каждом экземпляре документа;

номер книги учета входящих документов и порядковый номер записи в книге учета входящих документов;

отметка о соответствии или несоответствии представленных документов установленным требованиям, в том числе отметка об отсутствии всех необходимых для государственной регистрации прав документов;

фамилия и инициалы специалиста, принявшего документы и сделавшего соответствующую запись в книге учета входящих документов, а также его подпись;

телефон, фамилия и инициалы специалиста, у которого Заявитель в течение срока государственной регистрации прав может узнать о стадии рассмотрения документов и времени, оставшемся до ее завершения.

48. Специалист, ответственный за прием документов, передает Заявителю первый экземпляр расписки, а второй экземпляр помещает в дело правоустанавливающих документов.

49. Специалист формирует результат административной процедуры по приему документов и передает его в порядке делопроизводства для проведения правовой экспертизы.

Максимальный срок регистрации заявления о предоставлении государственной услуги составляет 30 минут.

Правовая экспертиза документов, в том числе проверка законности сделок с воздушными судами

50. Основанием для начала правовой экспертизы документов, в том числе проверки законности сделок с воздушными судами, является поступление документов, представленных на государственную регистрацию прав, регистратору прав на воздушные суда.

Правовая экспертиза должна быть начата регистратором прав на воздушные суда не позднее трех дней с даты приема документов на государственную регистрацию прав.

51. Если правоустанавливающим документом является договор, регистратор прав на воздушные суда проверяет законность сделки. Законность сделки проверяется независимо от формы ее совершения (нотариальная или простая письменная) как в случае государственной регистрации самой сделки, так и в случае государственной регистрации на ее основании права, перехода, ограничения (обременения) права. При проверке законности сделки регистратор прав на воздушные суда проверяет в том числе:

право- и дееспособность сторон;

наличие полномочий у представителей, если сделка совершена представителями;

наличие существенных условий сделки;

указание в ней на наличие зарегистрированного ограничения (обременения) права;

соблюдение формы сделки, установленной законом или соглашением сторон;

принадлежность воздушного судна лицу, распоряжающемуся имуществом, или полномочия по распоряжению воздушным судном лиц, не являющихся собственниками имущества, в случаях, когда закон допускает распоряжение имуществом не его собственником;

соблюдение прав и законных интересов третьих лиц, не участвующих в сделке, а также публично-правовых интересов в установленных законом случаях.

При государственной регистрации перехода права на основании сделки регистратор прав на воздушные суда проверяет факт исполнения ее условий, с которыми закон и (или) договор связывают возможность проведения регистрации перехода прав на воздушное судно, в том числе оплаты имущества, если договором купли-продажи предусмотрено сохранение права собственности за продавцом до оплаты товара.

Если на совершение сделки с воздушным судном в соответствии с законом требуется согласие третьих лиц, в пользу которых установлены и зарегистрированы ограничения (обременения) права собственника, регистратор прав на воздушные суда проверяет наличие такого согласия и указания в договоре, представленном на государственную регистрацию сделки и (или) перехода права, условий, обременяющих (ограничивающих) права собственника.

Установление отсутствия противоречий между заявляемыми правами и уже зарегистрированными правами на воздушное судно, а также других оснований для отказа или приостановления государственной регистрации прав

52. Регистратор прав на воздушные суда проверяет наличие в ЕГРП ВС на воздушные суда записей о воздушном судне:

о зарегистрированных правах;

о ранее заявленных правах (правопритязаниях);

о зарегистрированных сделках;

о зарегистрированных ограничениях (обременениях) права, в том числе арестах, запрещениях заключения сделок.

53. Если в ЕГРП ВС имеется запись об аресте, запрещении совершения сделок с воздушным судном, установленных до совершения сделки, представления заявления о государственной регистрации прав, регистратор прав на воздушные суда принимает необходимые меры по получению дополнительных сведений на основе официального письменного запроса о том, существовало ли на дату совершения сделки, представления заявления о государственной регистрации прав ограничение, зарегистрированное в ЕГРП ВС и препятствующее проведению государственной регистрации прав.

Если в ЕГРП ВС имеется запись о зарегистрированном ограничении (обременении) права, регистратор прав на воздушные суда проверяет также указание на наличие этого ограничения (обременения) в документах, представленных на государственную регистрацию сделки и (или) перехода права.

54. Регистратор прав на воздушные суда устанавливает:

соответствие требованиям законодательства, действовавшего на дату издания и в месте издания документа, формы и содержания документа;

обладал ли орган государственной власти (орган местного самоуправления) соответствующей компетенцией на издание акта, а также соблюден ли порядок издания таких актов;

наличие соответствующих прав по распоряжению воздушным судном у подписавшего документ лица.

55. Если в составе документов, представленных на государственную регистрацию

прав, имеется копия решения о наложении ареста, представленная в орган государственной регистрации прав на воздушные суда не органом, наложившим арест на воздушное судно, а иными лицами, регистратор прав на воздушные суда запрашивает у соответствующего органа заверенную копию решения (в случае, если имеющаяся копия решения о наложении ареста не заверена органом, наложившим арест на воздушное судно) и сведения о том, не снят ли данный арест на дату рассмотрения вопроса о государственной регистрации прав.

56. Регистратор прав на воздушные суда проверяет сведения о наличии (или отсутствии) в органе, осуществляющем государственную регистрацию прав, документов, свидетельствующих о наложении (снятии) арестов и иных запрещений, препятствующих государственной регистрации прав.

57. Регистратор прав на воздушные суда проверяет действительность иных документов, не являющихся правоустанавливающими, но необходимых для осуществления государственной регистрации прав.

58. Регистратор прав на воздушные суда принимает решение:

о государственной регистрации прав;

об отказе в государственной регистрации прав;

о приостановлении государственной регистрации прав.

59. Документы в порядке делопроизводства передаются в зависимости от принятого решения для внесения записей в ЕГРП ВС, проведения процедуры приостановления или отказа в государственной регистрации прав.

Максимальный срок правовой экспертизы документов и проверки законности сделки - пять дней с даты поступления документов регистратору прав на воздушные суда.

Приостановление государственной регистрации прав

60. Предоставление государственной услуги приостанавливается решением регистратора прав на воздушные суда по основаниям, предусмотренным пунктом 21 настоящего Административного регламента.

61. Регистратор прав на воздушные суда и иные специалисты принимают меры по самостоятельному устранению причин приостановления регистрации:

формируют и направляют в органы государственной власти и органы местного самоуправления, органы по учету государственного и муниципального имущества, другие организации запросы для получения недостающих или проверки вызывающих сомнение сведений;

самостоятельно получают информацию справочного характера в информационных базах данных;

при наличии технических возможностей самостоятельно получают необходимую информацию и электронные копии документов в информационных базах данных в органах государственной власти и органах местного самоуправления, органах по учету государственного и муниципального имущества, других организациях;

направляют вызывающие сомнение документы на подтверждение их подлинности.

62. Регистратор прав на воздушные суда формирует на бланке Росавиации письменное уведомление Заявителю (Заявителям, сторонам договора) о приостановлении государственной регистрации прав, заверяет его своей подписью и скрепляет печатью.

В уведомлении о приостановлении государственной регистрации прав указываются:

наименование органа, осуществляющего государственную регистрацию прав;

исходящий номер, состоящий из номера книги учета входящих документов, в которой были зарегистрированы заявление и прилагаемые к нему документы, и порядкового номера записи в этой книге, под которым заявление и иные документы, необходимые для государственной регистрации прав, были в ней зарегистрированы;

дата направления уведомления (день его подписания регистратором прав на воздушные суда);

адрес, фамилия, имя, отчество (для физических лиц) или наименование (для юридических лиц) лица, которому направляется уведомление;

правовые основания приостановления государственной регистрации прав (пункт, статья Закона);

сведения о воздушном судне;

фамилия, имя, отчество Заявителя;

дата и входящий номер документов, представленных на государственную регистрацию прав;

причины, послужившие основанием для приостановления;

срок, на который приостанавливается государственная регистрация прав;

фамилия, имя, отчество регистратора прав на воздушные суда, принявшего решение о приостановлении государственной регистрации прав.

При принятии регистратором прав на воздушные суда решения о приостановлении государственной регистрации прав в уведомлении, направляемом Заявителю, должны быть указаны все причины, препятствующие проведению государственной регистрации прав.

Если от имени правообладателя, стороны сделки при государственной регистрации прав действует его представитель, уведомление о приостановлении государственной регистрации прав направляется также и правообладателю, стороне сделки.

Уведомление формируется в день принятия решения о приостановлении государственной регистрации прав.

63. Специалист готовит уведомление и передает его в порядке делопроизводства для отправки.

64. При готовности Заявителя представить исправленные или недостающие документы, внести требуемые исправления специалист информирует Заявителя о времени и способе предоставления документов.

65. Специалист вносит в книгу учета входящих документов (графа «Примечание») запись «Регистрация приостановлена» и реквизиты уведомления о приостановлении государственной регистрации прав.

66. Если государственная регистрация была приостановлена на основании решения суда, специалист вносит в ЕГРП ВС запись о приостановлении государственной регистрации прав. Запись вносится в графу «Особые отметки регистратора» листа записи соответствующего раздела ЕГРП ВС, на который внесена соответствующая запись о наличии правопритязания.

67. Специалист помещает копию уведомления о приостановлении государственной регистрации прав и иные документы, поступившие и сформированные в ходе приостановления государственной регистрации прав, в дело правоустанавливающих документов.

Максимальный срок подготовки письменного уведомления Заявителю о приостановлении государственной регистрации составляет 40 минут.

Отказ в государственной регистрации прав

68. Решение об отказе в предоставлении государственной услуги принимается регистратором прав на воздушные суда по основаниям, предусмотренным пунктом 22 настоящего Административного регламента.

69. Регистратор прав на воздушные суда формирует на бланке Росавиации письменное сообщение об отказе в государственной регистрации прав, заверяет его своей подписью и скрепляет печатью. В сообщении указываются:

наименование органа, осуществляющего государственную регистрацию прав;

дата направления сообщения и исходящий номер, состоящий из номера книги учета входящих документов, в которой были зарегистрированы заявление и прилагаемые к нему документы, и порядкового номера, под которым данное заявление и прилагаемые к нему документы были зарегистрированы в названной книге (если в процессе государственной регистрации прав по одному и тому же поводу Заявителем (а равно иными лицами) в орган государственной регистрации прав на воздушные суда неоднократно представлялись документы, необходимые для проведения государственной регистрации права или

сделки, то в исходящем номере сообщения указывается номер, под которым были зарегистрированы заявление и прилагаемые к нему документы, впервые представленные в орган государственной регистрации прав на воздушные суда);

адрес, фамилия, имя, отчество (для физических лиц) или наименование (для юридических лиц) Заявителя;

слова «На основании подпункта ... пункта 1 статьи 17 Федерального закона от 14 марта 2009 г. N 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними» Вам отказано в государственной регистрации права (или сделки, если отказывается в регистрации сделки) на (или с) (далее указывается воздушное судно, в регистрации права на которое или сделки с которым отказывается), документы на которую Вами были представлены (далее указывается дата и входящий номер представленных на государственную регистрацию права или сделки документов), по следующим причинам:»;

причины, послужившие основанием для принятия решения об отказе в государственной регистрации права;

слова «Отказ в государственной регистрации права на воздушное судно (или сделки с ним) в соответствии с пунктом 6 статьи 1 Федерального закона от 14 марта 2009 г. N 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними» может быть обжалован в суд»;

фамилия, имя, отчество регистратора прав на воздушные суда, принявшего решение об отказе в государственной регистрации прав.

При описании причин, послуживших основанием для принятия решения об отказе в государственной регистрации прав, указываются нормы (пункты, статьи) правовых актов, несоблюдение которых привело к принятию такого решения, содержание данных норм, а также излагается, в чем именно выразилось несоблюдение требований указанных выше правовых актов.

70. Специалист готовит сообщение об отказе и передает его в порядке делопроизводства для отправки.

Сообщение об отказе должно быть подписано и отправлено Заявителю не позднее чем через пять дней после окончания установленного срока государственной регистрации прав, за исключением случая государственной регистрации ипотеки, сообщение об отказе в государственной регистрации которой должно быть направлено Заявителю в течение срока, установленного для ее государственной регистрации.

71. Специалист вносит в книгу учета входящих документов и в графу «Особые отметки регистратора» листа записи ЕГРП ВС, на который внесена соответствующая запись о наличии правопритязания, запись «В государственной регистрации отказано» и реквизиты сообщения об отказе в государственной регистрации прав.

72. Специалист помещает копию сообщения об отказе в государственной регистрации прав и иные документы, поступившие и сформированные в ходе отказа в государственной регистрации прав, в дело правоустанавливающих документов.

Максимальный срок подготовки письменного уведомления об отказе в государственной регистрации составляет 40 минут.

Прекращение государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними

73. Государственная регистрация прав на воздушные суда прекращается:

на основании судебного акта в случае, если государственная регистрация прав осуществляется судебным приставом-исполнителем на основании судебного акта;

по требованию судебного пристава-исполнителя или на основании судебного акта в случае, если государственная регистрация прав осуществляется по требованию судебного пристава-исполнителя.

Прекращение рассмотрения заявления о государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними

74. Рассмотрение заявления о государственной регистрации прав на воздушные суда и иных документов, представленных на государственную регистрацию прав на воздушные суда, может быть прекращено на основании заявлений правообладателя, сторон договора либо уполномоченных им или ими лиц. В этом случае возвращается половина суммы, уплаченной в виде государственной пошлины за государственную регистрацию прав на воздушные суда.

Регистратор прав на воздушные суда обязан уведомить в письменной форме заявителей о прекращении рассмотрения заявления о государственной регистрации прав на воздушные суда с указанием даты принятия такого решения.

Внесение записей в Единый государственный реестр прав на воздушные суда и сделок с ними (при отсутствии оснований для отказа или приостановления государственной регистрации прав)

75. Основанием для начала процедуры внесения записей в ЕГРП ВС является принятие регистратором прав на воздушные суда решения о государственной регистрации прав и поступление документов специалисту, ответственному за внесение записей в ЕГРП ВС.

76. Специалист, ответственный за внесение записей в ЕГРП ВС, вносит соответствующие записи, руководствуясь правилами ведения ЕГРП ВС.

Максимальный срок выполнения действия составляет 10 минут по одному объекту, регистрационному действию. При государственной регистрации прав более чем на одно воздушное судно, совершении более одного регистрационного действия максимальный срок увеличивается на пять минут для каждого следующего воздушного судна, регистрационного действия.

77. После внесения необходимых записей в ЕГРП ВС специалист, ответственный за внесение записей в ЕГРП ВС, распечатывает листы раздела ЕГРП ВС с внесенными записями и в порядке делопроизводства передает документы вместе с листами раздела ЕГРП ВС для оформления свидетельства о государственной регистрации права.

Максимальный срок внесения регистрационной записи в ЕГРП ВС - 20 минут.

Совершение специальных регистрационных надписей на правоустанавливающих документах на воздушные суда и выдача свидетельств об осуществлении государственной регистрации прав на воздушные суда

78. Основанием для начала совершения специальных регистрационных надписей на правоустанавливающих документах является завершение внесения всех необходимых записей в ЕГРП ВС, оформление свидетельства и поступление документов специалисту, ответственному за совершение надписей на правоустанавливающих документах.

79. Специалист, ответственный за совершение надписей на правоустанавливающих документах, проставляет на оригинале правоустанавливающего документа (документов), выражающего содержание сделки, штамп регистрационной надписи в соответствии с приложением N 15 к правилам ведения ЕГРП ВС.

80. Штамп регистрационной надписи заполняется в соответствии с пунктами 59 - 60 правил ведения ЕГРП ВС.

После указания всей необходимой информации специалист, ответственный за совершение надписей на правоустанавливающих документах, передает документы, поступившие и сформированные в ходе государственной регистрации прав, регистратору прав на воздушные суда.

81. Регистратор прав на воздушные суда проверяет правильность выполненных записей и заверяет записи в штампе регистрационной надписи своей подписью с указанием фамилии и инициалов, подписывает заполненное свидетельство на лицевой стороне и заверяет подписью сведения об участниках общей долевой собственности, приведенные на оборотной стороне свидетельства, подписывает распечатанные листы ЕГРП ВС. Заполненные и подписанные свидетельство и сведения об участниках общей

долевой собственности, приведенные на оборотной стороне свидетельства, листы ЕГРП ВС скрепляются печатью органа, осуществляющего государственную регистрацию прав.

82. После подписания регистратором прав на воздушные суда заполненных свидетельства, и в том числе сведений об участниках общей долевой собственности, листов ЕГРП ВС и заверения своей подписью записей в штампе регистрационной надписи специалист, ответственный за совершение надписей на правоустанавливающих документах, передает документы в порядке делопроизводства для выдачи документов Заявителю.

Документы должны быть переданы на выдачу не позднее чем за два дня до истечения срока государственной регистрации прав.

83. Основанием для выдачи документов является обращение Заявителя.

84. Специалист, ответственный за выдачу документов, устанавливает личность и полномочия Заявителя.

85. Специалист, ответственный за выдачу документов, выясняет у Заявителя номер государственной регистрации права, указанный в расписке о приеме документов.

86. Специалист, ответственный за выдачу документов, находит дело правоустанавливающих документов с документами, представленными на государственную регистрацию прав, распиской о получении документов, а также свидетельством (свидетельствами) и иными документами, подлежащими выдаче.

87. Специалист, ответственный за выдачу документов, делает запись в книге учета выданных свидетельств о государственной регистрации прав.

88. Специалист, ответственный за выдачу документов, знакомит Заявителя с перечнем выдаваемых документов (оглашает названия выдаваемых документов). Заявитель расписывается в получении свидетельства в книге учета выданных свидетельств о государственной регистрации прав и в получении иных документов на экземпляре расписки о приеме документов.

89. Специалист, ответственный за выдачу документов, выдает документы Заявителю.

Максимальный срок выдачи регистрационных документов одному Заявителю составляет 15 минут.

Совершение специальных регистрационных надписей на документах, выражающих содержание сделок, подлежащих государственной регистрации и влекущих ограничение (обременение) права на воздушное судно

90. Основанием для начала совершения регистрационных надписей на правоустанавливающих документах является завершение внесения всех необходимых записей в ЕГРП ВС и поступление документов специалисту, ответственному за совершение надписей на документах, выражающих содержание сделок, подлежащих государственной регистрации и влекущих ограничение (обременение) права на воздушное судно.

91. Специалист, ответственный за совершение надписей на документах, выражающих содержание сделок, подлежащих государственной регистрации и влекущих ограничение (обременение) права на воздушное судно, проставляет на оригинале документа (документов), выражающего содержание сделок, подлежащих государственной регистрации и влекущих ограничение (обременение) права на воздушное судно, штамп регистрационной надписи в соответствии с приложением N 15 к правилам ведения ЕГРП ВС.

92. Штамп регистрационной надписи заполняется в соответствии с пунктами 59 - 60 правил ведения ЕГРП ВС.

После указания всей необходимой информации специалист, ответственный за совершение надписей на документах, выражающих содержание сделок, подлежащих государственной регистрации и влекущих ограничение (обременение) права на воздушное судно, передает документы, поступившие и сформированные в ходе государственной регистрации прав, регистратору прав на воздушные суда.

При выполнении на договоре об ипотеке отметок обо всех регистрационных записях о предшествующих ипотеках срок увеличивается на пять минут для каждых 10 записей о

предшествующих ипотеках.

93. Регистратор прав на воздушные суда проверяет правильность выполненных записей и заверяет записи в штампе регистрационной надписи своей подписью с указанием фамилии и инициалов, подписывает распечатанные листы ЕГРП ВС. Заполненные и подписанные листы ЕГРП ВС скрепляются печатью органа, осуществляющего государственную регистрацию прав.

94. После подписания регистратором прав на воздушные суда заполненных листов ЕГРП ВС и заверения своей подписью записей в штампе регистрационной надписи специалист, ответственный за совершение надписей на документах, выражающих содержание сделок, подлежащих государственной регистрации и влекущих ограничение (обременение) права на воздушное судно, передает документы в порядке делопроизводства для выдачи документов Заявителю.

Документы должны быть переданы на выдачу не позднее чем за два дня до истечения срока государственной регистрации прав.

95. Основанием для начала выдачи документов является обращение Заявителя.

96. Специалист, ответственный за выдачу документов, устанавливает личность и полномочия Заявителя.

97. Специалист, ответственный за выдачу документов, выясняет у Заявителя номер государственной регистрации права, указанный в расписке о приеме документов.

98. Специалист, ответственный за выдачу документов, находит дело правоустанавливающих документов с документами, представленными на государственную регистрацию прав, распиской о получении документов и иными документами, подлежащими выдаче.

99. Специалист, ответственный за выдачу документов, знакомит Заявителя с перечнем выдаваемых документов (оглашает названия выдаваемых документов). Заявитель расписывается в получении документов на экземпляре расписки о приеме документов.

100. Специалист, ответственный за выдачу документов, выдает документы Заявителю.

Максимальный срок выдачи регистрационных документов одному Заявителю составляет 15 минут.

Предоставление сведений, содержащихся в ЕГРП ВС

101. Процедура предоставления сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, включает в себя предоставление информации о зарегистрированных правах на воздушные суда в форме выписок в соответствии с приложениями N 22 - 24 к правилам ведения ЕГРП ВС, а также выдачу копий правоустанавливающих документов.

102. Сведения о государственной регистрации прав на воздушные суда являются открытыми и предоставляются в форме выписки из ЕГРП ВС на основании заявления в письменной форме любому лицу, предъявившему документ, удостоверяющий личность. Юридические лица предъявляют документы, подтверждающие регистрацию данного юридического лица и полномочия его представителя.

103. Сведения о содержании правоустанавливающих документов на воздушные суда, за исключением сведений об ограничениях (обременениях) прав на воздушные суда, обобщенные сведения о правах отдельного лица на имеющиеся у него воздушные суда, а также выписки, содержащие сведения о переходе прав на воздушные суда, предоставляются:

1) самим правообладателям;

2) физическим и юридическим лицам, имеющим доверенности от правообладателей;

3) руководителям органов местного самоуправления и руководителям органов государственной власти субъектов Российской Федерации;

4) налоговым органам в пределах территорий, находящихся под их юрисдикцией;

5) федеральному антимонопольному органу и его территориальным органам;

6) органам по управлению государственным имуществом в части, необходимой для осуществления их деятельности;

7) судам, правоохранительным органам, судебным приставам-исполнителям, имеющим в производстве дела, связанные с воздушными судами и (или) их правообладателями;

8) лицам, имеющим право на наследование воздушного судна по завещанию или по закону;

9) Председателю Счетной палаты Российской Федерации, его заместителю и аудиторам Счетной палаты Российской Федерации для обеспечения деятельности Счетной палаты Российской Федерации;

10) органам, предоставляющим государственные услуги, и органам, предоставляющим муниципальные услуги, в связи с межведомственными запросами сведений, необходимых для предоставления таких услуг, по запросу Заявителя.

104. Основанием для начала процедуры предоставления сведений о содержании правоустанавливающих документов на воздушные суда, выписок из ЕГРП ВС о правах отдельного лица на имеющиеся у него воздушные суда, а также выписок из ЕГПР ВС о переходе прав на воздушное судно является обращение Заявителя.

105. Специалист, ответственный за предоставление сведений, устанавливает личность Заявителя, в том числе проверяет документ, удостоверяющий личность, проверяет полномочия Заявителя, в том числе полномочия представителя юридического лица действовать от имени юридического лица, правомочность предоставления Заявителю сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, регистрирует поступившее заявление в книге учета выданной информации о зарегистрированных правах.

106. Специалист, ответственный за предоставление сведений, осуществляет поиск требуемой информации в ЕГРП ВС, формирует выписку из ЕГРП ВС или сообщение об отказе в предоставлении (об отсутствии) сведений из ЕГПР ВС.

107. При ответе на запрос о предоставлении копий правоустанавливающих документов специалист, ответственный за предоставление сведений, получает из архива дело правоустанавливающих документов на воздушное судно, изготавливает копии правоустанавливающих документов, выполняет на них надписи.

108. Специалист, ответственный за предоставление сведений, передает в порядке делопроизводства подготовленные выписку из ЕГРП ВС, копии правоустанавливающих документов или сообщение об отказе в предоставлении сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, на подпись регистратору прав на воздушные суда.

109. Регистратор прав на воздушные суда подписывает выписку из ЕГРП ВС, надпись на копиях правоустанавливающих документов или сообщение об отказе в предоставлении сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, с указанием своих фамилии и инициалов, скрепляет выписку из ЕГРП ВС, копии правоустанавливающих документов или сообщение об отказе в предоставлении сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, печатью органа, осуществляющего государственную регистрацию прав.

110. Специалист, ответственный за предоставление сведений, в порядке делопроизводства готовит документы для выдачи.

111. Предоставление сведений, содержащихся в ЕГРП ВС, производится в течение пяти рабочих дней со дня подачи соответствующего заявления или поступления официального запроса из органа государственной власти или органа местного самоуправления.

Исправление технических ошибок, допущенных при государственной регистрации прав

112. Основанием для исправления технических ошибок в записях, допущенных при государственной регистрации прав на воздушные суда, является обращение Заявителя или иных заинтересованных лиц об исправлении технических ошибок либо решение регистратора прав на воздушные суда в случае обнаружения им технической ошибки.

113. Исправление технической ошибки, допущенной при государственной регистрации прав на воздушные суда, осуществляется в случае, если нет оснований

полагать, что такое исправление может причинить ущерб или нарушить законные интересы правообладателей либо третьих лиц, которые полагались на соответствующие регистрационные записи.

114. При обращении об исправлении технических ошибок Заявители или иные заинтересованные лица представляют:

заявление об исправлении технических ошибок, составленное в свободной форме;

документы, имеющие юридическую силу, свидетельствующие о наличии технической ошибки.

115. Специалист, ответственный за прием документов, осуществляет прием заявлений об исправлении технических ошибок, регистрирует заявления и передает их регистратору прав на воздушные суда для принятия решения об исправлении технических ошибок.

116. Технические ошибки исправляются по решению регистратора прав на воздушные суда в трехдневный срок после обнаружения технической ошибки или получения от любого заинтересованного лица заявления о допущенной ошибке.

117. При устранении технической ошибки специалист, ответственный за внесение записей в ЕГРП ВС, в трехдневный срок после обнаружения технической ошибки или получения от любого заинтересованного лица заявления о допущенной ошибке направляет участникам отношений, возникающих при государственной регистрации прав на воздушные суда, уведомление об устранении технической ошибки и передает его в порядке делопроизводства для отправки.

118. Все документы, касающиеся исправления технической ошибки, помещаются в дело, содержащее правоустанавливающие документы на воздушное судно.

IV. Формы контроля за исполнением регламента

Порядок осуществления текущего контроля за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, а также принятием ими решений

119. Текущий контроль соблюдения сроков и последовательности действий, определенных административными процедурами предоставления государственной услуги, и принятием решений специалистами осуществляется должностными лицами Управления.

120. Текущий контроль осуществляется также путем проведения начальником Управления инспекции по безопасности полетов Росавиации проверок соблюдения и исполнения должностными лицами Управления положений настоящего Административного регламента, иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

121. О случаях и причинах нарушения сроков и содержания административных процедур ответственные за их осуществление должностные лица Управления немедленно информируют своих непосредственных руководителей, а также осуществляют срочные меры по устранению нарушений.

Порядок и периодичность осуществления плановых и внеплановых проверок полноты и качества предоставления государственной услуги, в том числе порядок и формы контроля за полнотой и качеством предоставления государственной услуги

122. Контроль полноты и качества предоставления государственной услуги включает проведение плановых и внеплановых проверок, выявление и устранение нарушений прав Заявителей, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения Заявителей, содержащие жалобы на решения, действия (бездействие) должностных лиц Росавиации.

123. Плановые проверки осуществляются на основании полугодовых или годовых планов работы Росавиации. Внеплановые проверки могут проводиться по конкретному обращению Заявителей или иных заинтересованных лиц.

124. Для проведения проверки на основании приказа Росавиации создается комиссия, в состав которой включаются государственные гражданские служащие Росавиации.

125. Результаты проверки оформляются протоколами, в которых отмечаются выявленные недостатки и предложения по их устранению.

Ответственность должностных лиц федерального органа исполнительной власти за решения и действия (бездействие), принимаемые (осуществляемые) ими в ходе предоставления государственной услуги

126. По результатам проведенных проверок в случае выявления нарушений прав Заявителей виновные лица привлекаются к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

127. Персональная ответственность должностных лиц Управления закрепляется в их должностных регламентах в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Положения, характеризующие требования к порядку и формам контроля за предоставлением государственной услуги, в том числе со стороны граждан, их объединений и организаций

128. Граждане, их объединения и организации в случае выявления фактов нарушения порядка предоставления государственной услуги или ненадлежащего исполнения настоящего Административного регламента вправе обратиться с жалобой в Росавиацию или Минтранс России.

129. Жалоба может быть представлена при личном приеме, направлена почтовым отправлением или в электронной форме с использованием информационных ресурсов Росавиации в информационно-телекоммуникационной сети Интернет.

V. Досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) органа, предоставляющего государственную услугу, а также его должностных лиц

Информация для заявителя о его праве подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Росавиации и (или) ее должностных лиц при предоставлении государственной услуги

130. Заявитель имеет право подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Федерального агентства воздушного транспорта и (или) его должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих при предоставлении государственной услуги в досудебном (внесудебном) порядке (далее - жалоба).

Предмет жалобы

131. Предметом жалобы является обжалование решения и (или) действия (бездействия) Федерального агентства воздушного транспорта и (или) его должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих, принятого (осуществленного, допущенного) при предоставлении государственной услуги.

Заявитель может обратиться с жалобой по основаниям и в порядке статей 11.1 и 11.2 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», в том числе в следующих случаях:

1) нарушение срока регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги;

2) нарушение срока предоставления государственной услуги;

3) требование у заявителя документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги;

4) отказ в приеме документов, предоставление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги у

заявителя;

5) отказ в предоставлении государственной услуги, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

6) затребование с заявителя при предоставлении государственной услуги платы, не предусмотренной нормативными правовыми актами Российской Федерации;

7) отказ органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, в исправлении допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах либо нарушение установленного срока таких исправлений.

Органы государственной власти и уполномоченные на рассмотрение жалобы должностные лица, которым может быть направлена жалоба

132. Жалоба подается (направляется) в письменной форме на бумажном носителе, в электронной форме в Росавиацию.

Жалобы на решения, принятые заместителем руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, рассматриваются непосредственно руководителем Росавиации.

Жалобы на решения, принятые руководителем Росавиации, подаются в Министерство транспорта Российской Федерации по адресу: г. Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1.

Жалоба может быть направлена по почте, с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет, официального сайта Росавиации - органа, предоставляющего государственную услугу, Единого портала государственных и муниципальных услуг, а также может быть принята при личном приеме Заявителя.

Порядок подачи и рассмотрения жалобы

133. В соответствии с Федеральным законом от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» порядок подачи и рассмотрения жалоб на решения и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти и их должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих, должностных лиц государственных внебюджетных фондов Российской Федерации устанавливается Правительством Российской Федерации.

Жалоба должна содержать:

1) наименование органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего, решения и действия (бездействие) которых обжалуются;

2) фамилию, имя, отчество (последнее - при наличии), сведения о месте жительства Заявителя - физического лица либо наименование, сведения о местонахождении Заявителя - юридического лица, а также номер (номера) контактного телефона, адрес (адреса) электронной почты (при наличии) и почтовый адрес, по которым должен быть направлен ответ Заявителю;

3) сведения об обжалуемых решениях и действиях (бездействии) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего;

4) доводы, на основании которых Заявитель не согласен с решением и действием (бездействием) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего. Заявителем могут быть представлены документы (при наличии), подтверждающие доводы Заявителя, либо их копии.

Сроки рассмотрения жалобы

134. Жалоба, поступившая в Росавиацию, подлежит рассмотрению должностным лицом, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, в течение 15 рабочих

дней со дня ее регистрации, а в случае обжалования отказа органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, в приеме документов у Заявителя либо в исправлении допущенных опечаток и ошибок или в случае обжалования нарушения установленного срока таких исправлений - в течение пяти рабочих дней со дня ее регистрации.

Перечень оснований для приостановления рассмотрения жалобы в случае, если возможность приостановления предусмотрена законодательством Российской Федерации

135. Оснований для приостановления рассмотрения жалобы не предусмотрено.

Результат рассмотрения жалобы

136. По результатам рассмотрения жалобы должностным лицом Росавиации, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, принимается одно из следующих решений:

1) удовлетворить жалобу, в том числе в форме отмены принятого решения, исправления допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах, возврата Заявителю денежных средств, взимание которых не предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также в иных формах;

2) отказать в удовлетворении жалобы.

Порядок информирования заявителя о результатах рассмотрения жалобы

137. Не позднее дня, следующего за днем принятия решения, указанного в пункте 136 настоящего Административного регламента, Заявителю в письменной форме и по желанию Заявителя в электронной форме направляется мотивированный ответ о результатах рассмотрения жалобы.

Порядок обжалования решения по жалобе

138. Решение по жалобе, принятое должностным лицом Росавиации (за исключением руководителя Росавиации), может быть обжаловано руководителю Росавиации.

Решение по жалобе, принятое руководителем Росавиации, может быть обжаловано в Министерство транспорта Российской Федерации.

Право заявителя на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы

139. Заявитель имеет право на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы.

Способы информирования заявителей о порядке подачи и рассмотрения жалобы

140. Информация о порядке подачи и рассмотрения жалобы предоставляется с использованием средств почтовой, телефонной связи, электронной почты, вычислительной и электронной техники, при личном обращении, а также посредством размещения на стендах в местах предоставления государственной услуги, в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в том числе в сети Интернет (в частности, на официальном Интернет-сайте Росавиации).

141. В случае установления в ходе или по результатам рассмотрения жалобы признаков состава административного правонарушения или преступления должностное лицо незамедлительно направляет имеющиеся материалы в органы прокуратуры.

Приложение N 1
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления государственной
услуги по государственной регистрации
прав на воздушные суда и сделок с ними
(п. 18)

В Федеральное агентство воздушного транспорта

ЗАЯВЛЕНИЕ

_____
(полное наименование юридического лица)

_____
ИНН _____ КПП _____ ОГРН _____,
Документ, подтверждающий государственную регистрацию юридического лица

_____ от «__» _____ 20__ г.,
(наименование и реквизиты документа)
выдан «__» _____ г. _____
(когда и кем выдан)
Адрес (местонахождение) постоянно действующего исполнительного органа (в случае отсутствия - иного органа или лица, имеющих право действовать от имени юридического лица без доверенности)

_____
_____
В лице _____
(должность, представитель, Ф.И.О. полностью)

_____
дата рождения _____
паспорт серии _____ код подразделения _____,
_____,
(иной документ, удостоверяющий личность)
выдан «__» _____ г. _____,
(когда и кем выдан)

адрес проживания ☐☐☐☐☐☐

(индекс, полностью место постоянного или преимущественного проживания)

_____
контактный телефон _____, действующий от имени юридического лица:

☐ без доверенности (указывается лицом, имеющим право действовать от имени юридического лица без доверенности в силу закона или учредительных документов)

☐ на основании доверенности, удостоверенной _____
(Ф.И.О. нотариуса, округ)

_____
«__» _____ г., N в реестре _____

☐ по иным основаниям _____
(наименование и реквизиты документа)

Прошу зарегистрировать

☐ ранее возникшее (до 14.09.2009) право, ☐ Право:
(нужное отметить в квадрате)

☐ собственности ☐ иное (указать вид права) _____

☐ долевой собственности, доля в праве общей долевой собственности _____

☐ Договор (нужное отметить в квадрате):

☐ дарения ☐ ипотеки (при регистрации договора ипотеки, предметом которого являются несколько ВС, указываются только серийные номера ВС) ☐ аренды (лизинга)

☐ иное (указать вид договора) _____

☐ переход права к _____
(полностью Ф.И.О. физического лица, наименование юридического лица)

_____

☐ ограничение (обременение) права (указать) _____

☐ иное (указать) _____

на воздушное судно:
серийный (идентификационный) номер _____
вид _____ тип (наименование) _____
назначение _____
дата изготовления _____
наименование изготовителя _____
тип и количество установленных двигателей _____
номера двигателей _____
_____
_____
_____
тип и номер ВСУ _____
максимальная взлетная масса (кг) _____
адрес места базирования _____

на основании (указываются полное наименование и реквизиты правоустанавливающего документа)
_____
_____
_____

Прошу выдать свидетельство о государственной регистрации права (нужное отметить в квадрате):

☐ Да ☐ Нет

Документы, представленные для проведения государственной регистрации, и сведения, указанные в заявлении, достоверны.

«__» _____ 20__ г.
(дата подачи заявления)
_____/_____/
(подпись заявителя) (полностью Ф.И.О.)

N записи в книге учета входящих документов _____

Расписку о принятии документов на государственную регистрацию получил(а).

«__» _____ 20__ г. «__» ч «__» мин.
(дата и время получения расписки)

_____/_____/
(подпись заявителя) (полностью Ф.И.О.)

Примечания _____
_____
_____
_____

В Федеральное агентство воздушного транспорта

ЗАЯВЛЕНИЕ

Я, _____,
(полностью Ф.И.О. заявителя)
имеющий(ая) паспорт серии _____ N _____ код подразделения _____,
_____,
(иной документ, удостоверяющий личность)
выдан «__» _____ г. _____,
(когда и кем выдан)
_____,
проживающего(ей) по адресу [| | | | |] _____
(индекс, полностью адрес постоянного
или преимущественного проживания)
_____
_____, контактный телефон _____,
семейное положение _____ гражданство _____
(доверенными лицами и представителями не заполняется)
дата рождения _____ место рождения _____,
(доверенными лицами и представителями не заполняется)
_____
действующий(ая) по доверенности, удостоверенной _____
(Ф.И.О. нотариуса, округ)
_____ «__» _____ г., N в реестре _____,
по иным основаниям _____,
(наименование и реквизиты документа)
от имени _____,
(полностью Ф.И.О.)
проживающего(ей) по адресу [| | | | |] _____
(индекс, полностью адрес постоянного
или преимущественного проживания)
_____
семейное положение _____ гражданство _____
дата рождения _____ место рождения _____,
_____ паспорт серии _____ N _____ код подразделения _____,
_____,
(иной документ, удостоверяющий личность)
выдан «__» _____ г. _____
(когда и кем выдан)

Прошу зарегистрировать

☐ ранее возникшее (до 14.09.2009) право, ☐ Право:
(нужное отметить в квадрате)

☐ собственности ☐ иное (указать вид права) _____

☐ долевой собственности, доля в праве общей долевой собственности _____

☐ Договор (нужное отметить в квадрате):

☐ дарения ☐ ипотеки (при регистрации договора ипотеки, предметом которого являются несколько ВС, указываются только серийные номера ВС) ☐ аренды (лизинга)

☐ иное (указать вид договора) _____

☐ переход права к _____
(полностью Ф.И.О. физического лица, наименование юридического лица)

_____

☐ ограничение (обременение) права (указать) _____

☐ иное (указать) _____

на воздушное судно:
серийный (идентификационный) номер _____
вид _____ тип (наименование) _____
назначение _____
дата изготовления _____
наименование изготовителя _____
тип и количество установленных двигателей _____
номера двигателей _____
_____
_____
_____
тип и номер ВСУ _____
максимальная взлетная масса (кг) _____
адрес места базирования _____

на основании (указываются полное наименование и реквизиты правоустанавливающего документа)
_____
_____
_____

Прошу выдать свидетельство о государственной регистрации права (нужное отметить в квадрате):

☐ Да ☐ Нет

Документы, представленные для проведения государственной регистрации, и сведения, указанные в заявлении, достоверны.

«__» _____ 20__ г.
(дата подачи заявления)

_____/_____/
(подпись заявителя) (полностью Ф.И.О.)

N записи в книге учета входящих документов _____

Расписку о принятии документов на государственную регистрацию получил(а).

«__» _____ 20__ г. «__» ч «__» мин.
(дата и время получения расписки)

_____/_____/
(подпись заявителя) (полностью Ф.И.О.)

Примечания _____
_____
_____

в Федеральное агентство воздушного транспорта

ЗАЯВЛЕНИЕ
о предоставлении информации из единого государственного реестра прав на воздушные суда и сделок с ними

_____
(Ф.И.О. физического лица/полное наименование юридического лица, органа государственной власти или органа местного самоуправления)

_____
_____
(удостоверяющий личность документ и его реквизит, адрес постоянного или преимущественного проживания/реквизиты документов, подтверждающих регистрацию юридического лица, адрес его места нахождения)

_____
_____
(Ф.И.О. представителя юридического лица/органа государственной власти/органа местного самоуправления)

_____
(документы, подтверждающие полномочия представителя физического или юридического лица/органа государственной власти/органа местного самоуправления)

_____
(реквизиты документов, удостоверяющих личность представителя, обратившегося с запросом, адрес его постоянного или преимущественного проживания)

Прошу предоставить (нужное отметить в квадрате):

☐ Выписку о правах

☐ Выписку о переходе прав

☐ Выписку о правах отдельного лица на имеющиеся у него воздушные суда

☐ Справку о лицах, получивших сведения

☐ Копию правоустанавливающего документа

на воздушное судно:

Серийный (идентификационный) номер _____
Вид _____ Тип (наименование) _____

Данные о правообладателе (заполняется в случае необходимости)

_____
(полностью Ф.И.О., дата рождения, реквизиты документа, удостоверяющего личность, адрес постоянного или преимущественного проживания/наименование юридического лица, реквизиты документа, подтверждающего его государственную регистрацию, адрес его места нахождения)

_____

Данные о правоустанавливающем документе (заполняется в случае необходимости)

_____

(наименование и реквизиты правоустанавливающего документа)

_____

_____

Документы прошу (нужное отметить в квадрате):

☐ вручить мне лично или представителю (доверенному лицу)

☐ направить заказным письмом (бандеролью) по адресу ☐☐☐☐☐☐_____

_____

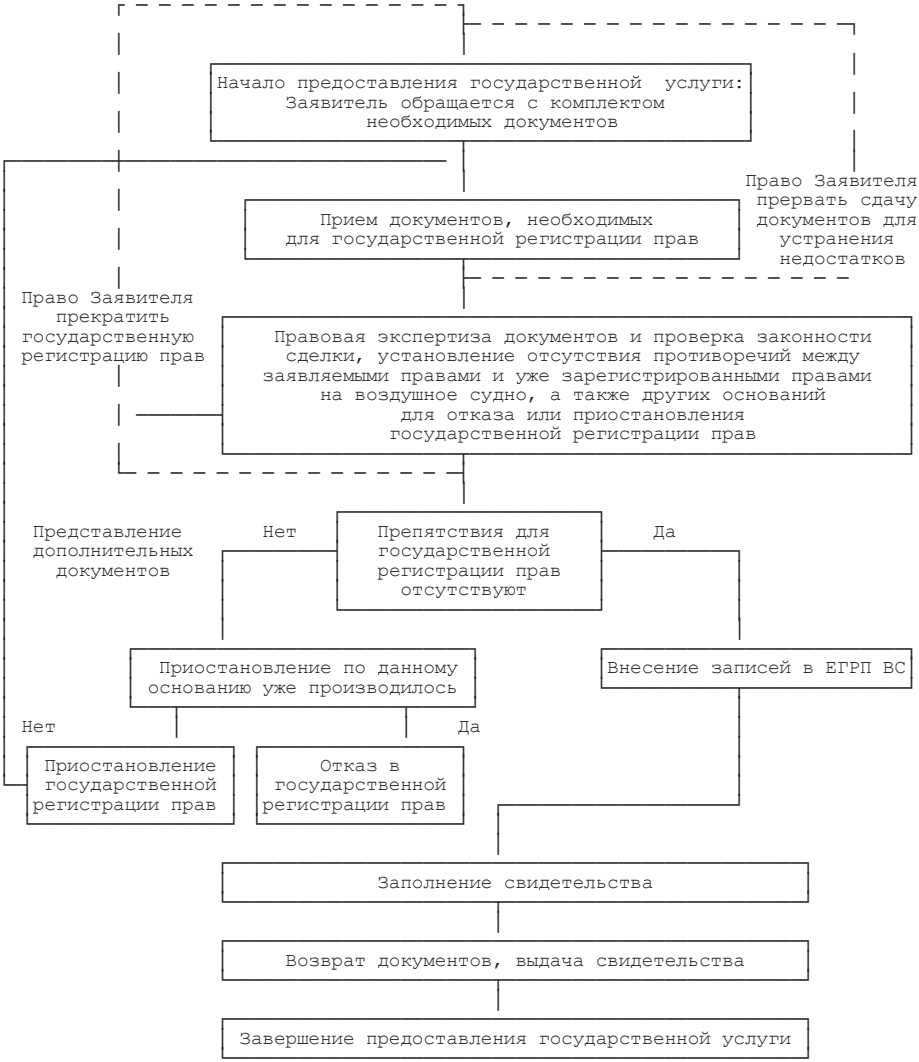
Документ об оплате выдачи информации прилагаю.

«__» _____ 20__ г. «__» ч «__» мин.
(дата и время подачи заявления)

_____/_____/
(подпись заявителя) (полностью Ф.И.О.)

Приложение N 2
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления государственной
услуги по государственной регистрации
прав на воздушные суда и сделок с ними
(п. 37)

БЛОК-СХЕМА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 5 декабря 2013 г. N 457

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГЛАМЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ВЕДЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕЕСТРА ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 06.07.2017 N 255, от 07.12.2017 N 512)

В соответствии с пунктом 4 Правил разработки и утверждения административных регламентов предоставления государственных услуг, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169; N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507), приказываю:

1. Утвердить прилагаемый Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 2 июля 2007 г. N 85 «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 17 сентября 2007 г., регистрационный N 10142);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 ноября 2009 г. N 206 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 2 июля 2007 г. N 85» (зарегистрирован Минюстом России 25 декабря 2009 г., регистрационный N 15833).

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 апреля 2014 г.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

Утвержден
приказом Минтранса России
от 05.12.2013 N 457

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ВЕДЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕЕСТРА ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ФАП-457)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 06.07.2017 N 255, от 07.12.2017 N 512)

I. Общие положения

Предмет регулирования регламента

1. Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации (далее - Административный регламент) определяет сроки и последовательность административных процедур (действий) должностных лиц Федерального агентства воздушного транспорта и порядок их взаимодействия с заявителями при предоставлении государственной услуги по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации (далее - государственная услуга).

Действие настоящего Административного регламента распространяется на гражданские воздушные суда, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, а также беспилотных неуправляемых аэростатов.

(в ред. Приказа Минтранса России от 06.07.2017 N 255)

Круг заявителей

2. Заявителями при предоставлении государственной услуги выступают собственники гражданских воздушных судов, а также их представители, полномочия которым предоставлены в установленном законодательством Российской Федерации порядке или подтверждены безотзывным полномочием на дерегистрацию и вывоз, выданным в соответствии с Федеральным законом от 23 декабря 2010 г. N 361-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 52, ст. 6976) (далее - Заявитель).

(в ред. Приказа Минтранса России от 07.12.2017 N 512)

Требования к порядку информирования о предоставлении государственной услуги

3. Информация о порядке предоставления государственной услуги предоставляется с использованием средств почтовой, телефонной связи, электронной почты, при личном обращении, а также посредством размещения на стендах в местах предоставления государственной услуги, в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в том числе в сети Интернет (в частности, в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» и на официальном сайте Росавиации), публикации в средствах массовой

информации.

4. Местонахождение Росавиации: Ленинградский проспект, 37, г. Москва.

Почтовый адрес для направления документов и обращений: Ленинградский проспект, 37, г. Москва А-167, ГСП-3, 125993, Росавиация.

График работы экспедиции Росавиации:

понедельник - четверг - с 9.00 до 17.00,

пятница - с 9.00 до 16.00,

суббота и воскресенье - выходные дни.

График работы руководителей Росавиации и Управления инспекции по безопасности полетов:

понедельник - вторник - среда - четверг - с 9.00 до 18.00,

пятница - с 9.00 до 16.45,

обеденный перерыв - с 12.00 до 12.45.

Электронный адрес для направления обращений: rusavia@scaa.ru.

Местонахождение экспедиции Росавиации: Ленинградский проспект, 37, г. Москва.

Информация о графике работы экспедиции Росавиации размещена на официальном сайте Росавиации: www.favt.ru (далее - Интернет-сайт Росавиации).

(в ред. Приказа Минтранса России от 06.07.2017 N 255)

Телефон справочной службы Росавиации: (499) 231-50-09.

5. Сведения о графике работы Росавиации сообщаются по телефонам для справок (консультаций), а также размещаются на Интернет-сайте Росавиации.

6. Информация о предоставлении государственной услуги размещается в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» (далее - Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)), а также на Интернет-сайте Росавиации.

На Едином портале государственных и муниципальных услуг (функций), официальном сайте Росавиации размещается следующая информация:

1) исчерпывающий перечень документов, необходимых для предоставления государственной услуги, требования к оформлению указанных документов, а также перечень документов, которые заявитель вправе представить по собственной инициативе;

2) круг заявителей;

3) срок предоставления государственной услуги;

4) результаты предоставления государственной услуги, порядок представления документа, являющегося результатом предоставления государственной услуги;

5) размер государственной пошлины, взимаемой за предоставление государственной услуги;

6) исчерпывающий перечень оснований для приостановления или отказа в предоставлении государственной услуги;

7) о праве заявителя на досудебное (внесудебное) обжалование действий (бездействия) и решений, принятых (осуществляемых) в ходе предоставления государственной услуги;

8) формы заявлений (уведомлений, сообщений), используемые при предоставлении государственной услуги.

Информация на Едином портале государственных и муниципальных услуг (функций), Интернет-сайте Росавиации о порядке и сроках предоставления государственной услуги предоставляется заявителю бесплатно.

Доступ к информации о сроках и порядке предоставления государственной услуги осуществляется без выполнения заявителем каких-либо требований, в том числе без использования программного обеспечения, установка которого на технические средства заявителя требует заключения лицензионного или иного соглашения с правообладателем программного обеспечения, предусматривающего взимание платы, регистрацию или авторизацию заявителя или предоставление им персональных данных.

(п. 6 в ред. Приказа Минтранса России от 06.07.2017 N 255)

7. При ответах на телефонные звонки и устные обращения специалисты подробно

информируют обратившихся по интересующим их вопросам. Ответ на телефонный звонок должен начинаться с информации о наименовании органа, в который позвонил гражданин, фамилии, имени, отчестве и должности специалиста, принявшего телефонный звонок.

Время разговора не должно превышать 10 минут.

8. При невозможности специалиста, принявшего звонок, самостоятельно ответить на поставленные вопросы телефонный звонок должен быть переадресован (переведен) на другого специалиста или же обратившемуся гражданину должен быть сообщен номер телефона, по которому можно получить необходимую информацию.

9. Информация о порядке предоставления государственной услуги размещается в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» (www.gosuslugi.ru), на официальном сайте Росавиации (www.favt.ru) в информационно-телекоммуникационной сети Интернет. Информирование о ходе предоставления государственной услуги осуществляется специалистами при личном контакте с Заявителями, с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет, почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

10. Заявители в обязательном порядке информируются специалистами:

об отказе в предоставлении государственной услуги;

о сроке завершения оформления документов и возможности их получения.

11. Для получения сведений о прохождении административных процедур в рамках предоставления государственной услуги Заявителем указываются (называются) дата и входящий номер, полученные при подаче документов. Заявителю предоставляются сведения о том, на каком этапе (в процессе выполнения какой административной процедуры) осуществляется предоставление государственной услуги.

II. Стандарт предоставления государственной услуги

Наименование государственной услуги

12. Наименование государственной услуги: «Государственная услуга по государственной регистрации гражданских воздушных судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации».

Наименование федерального органа исполнительной власти, предоставляющего государственную услугу

13. Предоставление государственной услуги осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

Структурным подразделением Росавиации, уполномоченным на осуществление административных процедур, связанных с предоставлением государственной услуги, является Управление инспекции по безопасности полетов (далее - Управление).

Росавиация не вправе требовать от Заявителя осуществления действий, в том числе согласований, необходимых для получения государственной услуги и связанных с обращением в иные государственные органы и организации, за исключением получения услуг, включенных в перечни, указанные в части 1 статьи 9 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 31, ст. 4179; 2011, N 15, ст. 2038; N 27, ст. 3880; N 29, ст. 4291; N 30 (ч. I), ст. 4587; N 49 (ч. V), ст. 7061; 2012, N 31, ст. 4322; 2013, N 14, ст. 1651; N 27, ст. 3477, ст. 3480; N 30 (ч. I), ст. 4084).

Описание результата предоставления государственной услуги

14. Результатами предоставления государственной услуги являются:

государственная регистрация гражданского воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации (далее - Государственный реестр);

государственная регистрация безотзывных полномочий на дерегистрацию и вывоз

гражданского воздушного судна, составленных по форме, приведенной в приложении к Протоколу по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (далее - безотзывное полномочие);

(абзац введен Приказом Минтранса России от 07.12.2017 N 512)

отказ в государственной регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре;

внесение изменений в Государственный реестр;

выдача дубликата и замена свидетельства о государственной регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре (далее - свидетельство о регистрации);

исключение данных о гражданском воздушном судне из Государственного реестра.

Срок предоставления государственной услуги

15. Срок выполнения административных процедур по государственной услуге составляет не более 10 рабочих дней с даты подачи (поступления) заявления о предоставлении государственной услуги (далее - заявление) и документов в Росавиацию.

Перечень нормативных правовых актов, регулирующих отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги, с указанием их реквизитов и источников официального опубликования

16. Предоставление государственной услуги осуществляется в соответствии с:

Федеральным законом от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; N 45, 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29; N 27, ст. 3213; N 46, ст. 5554; N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418; N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17; N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901; N 15, ст. 2019, 2023, 2024; N 30 (ч. I), ст. 4590; N 48, ст. 6733; N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4318; N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882; N 27, ст. 3477);

Федеральным законом от 5 августа 2000 г. N 117-ФЗ «Налоговый кодекс Российской Федерации» (ч. II) (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 32, ст. 3340, 3341; 2001; N 1 (ч. II), ст. 18; N 23, ст. 2289; N 33 (ч. I), ст. 3413, 3421, 3429; N 49, ст. 4554, 4564; N 53 (ч. I), ст. 5015, 5023; 2002, N 1 (ч. I), ст. 4; N 22, ст. 2026; N 30, ст. 3021, 3027, 3033; N 52 (ч. I), ст. 5138; 2003, N 1, ст. 2, 5, 6, 8, 11; N 19, ст. 1749; N 22, ст. 2066; N 21, ст. 1958; N 23, ст. 2174; N 26, ст. 2567; N 27 (ч. I), ст. 2700; N 28, ст. 2874, 2879, 2886; N 46 (ч. I), ст. 4435, 4443, 4444; N 50, ст. 4849; N 52 (ч. I), ст. 5030; 2004, N 15, ст. 1342; N 27, ст. 2711, 2713, 2715; N 30, ст. 3083, 3084, 3088; N 31, ст. 3219, 3220, 3222, 3231; N 34, ст. 3517, 3518, 3520, 3522, 3523, 3524, 3525, 3527; N 35, ст. 3607; N 41, ст. 3994; N 45, ст. 4377; N 49, ст. 4840; 2005; N 1 (ч. I), ст. 9, 29, 30, 34, 38; N 21, ст. 1918; N 23, ст. 2201; N 24, ст. 2312; N 25, ст. 2427, 2428, 2429; N 27, ст. 2707, 2710, 2713, 2717; N 30 (ч. I), ст. 3101, 3104, 3112, 3117, 3118; N 30 (ч. II), ст. 3128, 3129, 3130; N 43, ст. 4350; N 50, ст. 5246, 5249; N 52 (ч. I), ст. 5581; 2006, N 1, ст. 12, 16; N 3, ст. 280; N 10, ст. 1065; N 12, ст. 1233; N 23, ст. 2380, 2382; N 27, ст. 2881; N 30, ст. 3295; N 31 (ч. I), ст. 3433, 3436, 3443, 3450, 3452; N 43, ст. 4412; N 45, ст. 4627, 4628, 4629, 4630; N 47, ст. 4819; N 50, ст. 5279, 5286; N 52 (ч. I), ст. 5498; 2007; N 1 (ч. I), ст. 7, 20, 31, 39; N 13, ст. 1465; N 21, ст. 2461, 2462, 2463; N 22, ст. 2563, 2564; N 23, ст. 2691; N 31, ст. 3991, 3995, 4013; N 45, ст. 5416, 5417, 5432; N 46, ст. 5553, 5554, 5557; N 49, ст. 6045, 6046, 6071; N 50, ст. 6237, 6245, 6246; 2008, N 18, ст. 1942; N 26, ст. 3022; N 27, ст. 3126; N 30 (ч. I), ст. 3577, 3591, 3598, 3611, 3614; N 30 (ч. II), ст. 3616; N 42, ст. 4697; N 48, ст. 5500, 5503, 5504, 5519; N 49, ст. 5723, 5749; N 52 (ч. I), ст. 6218, 6219, 6227, 6236, 6237; 2009; N 1, ст. 13, 19, 21, 22, 31; N 11, ст. 1265; N 18 (ч. I), ст. 2147; N 23, ст. 2772, 2775; N 26, ст. 3123; N 27, ст. 3383; N 29, ст. 3582, 3598, 3602, 3625, 3638, 3639, 3641, 3642, N 30, ст. 3739; N 39, ст. 4534; N 44, ст. 5171; N 45, ст. 5271; N 48, ст. 5711, 5725, 5726, 5731, 5732, 5733, 5734, 5737; N 51, ст. 6153, 6155; N 52 (ч. I), ст. 6444, 6450, 6455; 2010, N 1, ст. 128; N

11, ст. 1169; N 31, ст. 4198; N 32, ст. 4298; N 40, ст. 4969; N 45, ст. 5750, 5756; N 46, ст. 5918; N 47, ст. 6034; N 48, ст. 6247, 6248, 6249, 6250, 6251; 2011, N 1, ст. 7, 9, 21, 37; N 11, ст. 1492, 1494; N 17, ст. 2311, 2318; N 23, ст. 3265; N 24, ст. 3357; N 26, ст. 3652; N 30 (ч. I), ст. 4563, 4575, 4587, 4593, 4596, 4597, 4606; N 45, ст. 6335; N 47, ст. 6608, 6609, 6610, 6611; N 48, ст. 6729, 6731; N 49 (ч. I), ст. 7014, 7015, 7016, 7017, 7037, 7043; N 49 (ч. V), ст. 7061, 7063; N 50, ст. 7347, 7359; 2012, N 10, ст. 1164; N 14, ст. 1545; N 18, ст. 2128; N 19, ст. 2281; N 24, ст. 3066, N 25, ст. 3268; N 26, ст. 3447; N 27, ст. 3587, 3588; N 29, ст. 3980; N 31, ст. 4319, 4322, 4334; N 41, ст. 5526, 5527; N 49, ст. 6747, 6748, 6749, 6750, 6751; N 50 (ч. V), ст. 6958, 6968; N 53 (ч. I), ст. 7578, 7584, 7596, 7603, 7604, 7607, 7619; 2013, N 1, ст. 77; N 9, ст. 874; N 14, ст. 1647; N 19, ст. 2321; N 23, ст. 2866, 2888, 2889; N 27, ст. 3444; N 30 (ч. I), ст. 4031, 4046, 4048, 4049, 4081, 4084; N 40 (ч. III), ст. 5033, 5037, 5038, 5039; N 44, ст. 5640, 5645, 5646) (далее - Налоговый кодекс Российской Федерации);

Федеральным законом от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 31, ст. 4179; 2011, N 15, ст. 2038; N 27, ст. 3873, 3880; N 29, ст. 4291; N 30 (ч. I), ст. 4587; N 49 (ч. V), ст. 7061; 2012, N 31, ст. 4322; 2013, N 14, ст. 1651; N 27, ст. 3477, 3480; N 30 (ч. I), ст. 4084);

постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3343; 2008, N 17, ст. 1883; N 26, ст. 3063; N 42, ст. 4825; N 46, ст. 5337; 2009, N 6, ст. 738; N 18 (ч. II), ст. 2249; N 33, ст. 4081; N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 652; N 13, ст. 1502; N 26, ст. 3350; 2011, N 14, ст. 1935; N 46, ст. 6520; 2012, N 34, ст. 4750; 2013, N 26, ст. 3343; N 30 (ч. II), ст. 4114);

постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 «О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169; N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908; N 36, ст. 4903; N 50 (ч. VI), ст. 7070; N 52, ст. 7507);

постановлением Правительства Российской Федерации от 16 августа 2012 г. N 840 «О порядке подачи и рассмотрения жалоб на решения и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти и их должностных лиц, федеральных государственных служащих, должностных лиц государственных внебюджетных фондов Российской Федерации, а также Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» и ее должностных лиц» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2012, N 35, ст. 4829; 2014, N 50, ст. 7113; 2015, N 47, ст. 6596; 2016, N 51, ст. 7370).

(абзац введен Приказом Минтранса России от 06.07.2017 N 255)

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги, подлежащих представлению заявителем, способы их получения заявителем, в том числе в электронной форме, порядок их представления

17. Для предоставления государственной услуги Заявители представляют в Росавиацию следующие документы:

17.1. Для внесения данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр:

заявление, содержащее данные о воздушном судне и сведения о его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (формы заявления указаны в приложении N 2 (для физических лиц) и приложении N 5 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

документы или их копии, заверенные в установленном законодательством Российской Федерации порядке, подтверждающие право собственности на гражданское воздушное судно;

документ, подтверждающий исключение из реестра гражданских воздушных судов

иностранного государства, или экспортный сертификат летной годности.

17.2. Для внесения изменений в Государственный реестр при изменении собственника гражданского воздушного судна или его адреса:

заявление, содержащее данные о воздушном судне и сведения о его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (форма заявления указана в приложении N 3 (для физических лиц) и приложении N 6 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

свидетельство о регистрации;

документы или их копии, заверенные в установленном законодательством Российской Федерации порядке, подтверждающие право собственности на гражданское воздушное судно.

17.3. Для внесения изменений в Государственный реестр при изменении модификации (наименования) гражданского воздушного судна в связи с его переоборудованием:

заявление, содержащее данные о воздушном судне и сведения о его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (форма заявления указана в приложении N 3 (для физических лиц) и приложении N 6 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

свидетельство о регистрации.

17.4. В случае непригодности для дальнейшего использования свидетельства о регистрации:

заявление, содержащее данные о воздушном судне и сведения о его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (форма заявления указана в приложении N 3 (для физических лиц) и приложении N 6 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

свидетельство о регистрации, пришедшее в негодность.

17.5. В случае утери свидетельства о регистрации:

заявление, содержащее данные о воздушном судне и сведения о его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (форма заявления указана в приложении N 3 (для физических лиц) и приложении N 6 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

17.6. Для исключения данных о гражданском воздушном судне из Государственного реестра в случае его списания:

заявление, содержащее данные о воздушном судне и его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (форма заявления указана в приложении N 4 (для физических лиц) и приложении N 7 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

свидетельство о регистрации (дубликат свидетельства о регистрации в случае утери оригинала);

акт списания гражданского воздушного судна.

17.7. Для исключения данных о гражданском воздушном судне из Государственного реестра при продаже и переходе на иных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации или для последующей регистрации в реестре воздушных судов иностранного государства, а также на основании предъявления безотзывного полномочия:

заявление, содержащее данные о гражданском воздушном судне и его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (форма заявления приведена в приложении N 4 (для физических лиц) и приложении N 7 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

свидетельство о регистрации (дубликат свидетельства о регистрации в случае утери или непригодности для дальнейшего использования оригинала);

документы или их копии, заверенные в установленном законодательством Российской Федерации порядке, подтверждающие переход права собственности на гражданское воздушное судно к иностранному государству, иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу;

безотзывное полномочие (при наличии).

(п. 17.7 в ред. Приказа Минтранса России от 07.12.2017 N 512)

17.8. Для исключения гражданского воздушного судна из Государственного реестра в связи со снятием его с эксплуатации в гражданской авиации в целях передачи в государственную или экспериментальную авиацию:

заявление, содержащее данные о гражданском воздушном судне и его собственнике, указанные в пунктах 18 и 19 настоящего Административного регламента (форма заявления указана в приложении N 4 (для физических лиц) и приложении N 7 (для юридических лиц) к настоящему Административному регламенту);

свидетельство о регистрации (дубликат свидетельства о регистрации в случае утери оригинала);

документы или их копии, заверенные в установленном законодательством Российской Федерации порядке, подтверждающие право собственности на гражданское воздушное судно.

17.9. Для регистрации безотзывного полномочия: безотзывное полномочие.

(п. 17.9 введен Приказом Минтранса России от 07.12.2017 N 512)

18. Данные о воздушном судне должны включать следующую информацию:

тип (наименование, присвоенное изготовителем);

серийный (идентификационный) номер;

дата изготовления;

наименование изготовителя (фамилия, имя, отчество (последнее - при наличии) изготовителя воздушного судна самостоятельной постройки);

максимальная взлетная масса;

тип и количество установленных двигателей;

мощность (тяга) двигателя.

19. Сведения о собственнике воздушного судна должны включать следующую информацию:

полное наименование организации (для физических лиц - фамилия, имя, отчество (последнее - при наличии) и данные документа, удостоверяющего личность);

адрес местонахождения (места жительства);

номер телефона/телефакса;

основной государственный регистрационный номер, идентификационный номер налогоплательщика/код причины постановки на учет (для физических лиц - идентификационный номер налогоплательщика (при наличии)).

Наименование организации или фамилия, имя, отчество (последнее - при наличии) собственника, а также адрес его местонахождения (места жительства) указываются на русском и английском (по желанию Заявителя для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты за рубеж) языках.

20. Заявление составляется в единственном экземпляре и подписывается Заявителем. Юридические лица оформляют заявление в печатном виде с указанием исходящего номера и даты. Физические лица могут представлять заявление в рукописном виде.

21. Документы, необходимые для предоставления государственной услуги, представляются Заявителем при личном обращении, а также могут быть направлены почтой. Документы, направленные в Росавиацию почтовым отправлением, должны содержать опись вложений.

Документы должны быть написаны разборчиво, наименования юридических лиц без сокращений, с указанием местонахождения. Фамилия, имя и отчество (последнее - при наличии) физического лица, адрес местожительства написаны без сокращений.

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных организаций и которые Заявитель вправе представить

22. К документам, необходимым для предоставления государственной услуги и находящимся в распоряжении иных государственных органов, которые Заявитель вправе представить, относятся:

документ, подтверждающий согласие уполномоченного органа в области государственной (экспериментальной) авиации на государственную регистрацию (государственный учет) передаваемого гражданского воздушного судна;

документ, подтверждающий снятие воздушного судна с эксплуатации в государственной или экспериментальной авиации;

документ, подтверждающий уплату государственной пошлины.

Непредставление указанных документов не является основанием для отказа Заявителю в предоставлении государственной услуги.

Если Заявитель не представил по собственной инициативе документ, подтверждающий снятие воздушного судна с эксплуатации в государственной или экспериментальной авиации, Росавиация самостоятельно запрашивает этот документ в Министерстве обороны Российской Федерации или в Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации с использованием средств Единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

Если Заявитель не представил по собственной инициативе документы, подтверждающие согласие уполномоченного органа в области государственной (экспериментальной) авиации на государственную регистрацию (государственный учет) передаваемого гражданского воздушного судна или уплату государственной пошлины за государственную регистрацию, Росавиация самостоятельно запрашивает указанные документы с помощью Единой системы межведомственного электронного взаимодействия.

23. Федеральному агентству воздушного транспорта и его должностным лицам запрещается требовать от Заявителя:

представления документов и информации или осуществления действий, представление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги;

представления документов и информации, которые в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципальными правовыми актами находятся в распоряжении государственных органов, предоставляющих государственную услугу, иных государственных органов, органов местного самоуправления и (или) подведомственных государственным органам и органам местного самоуправления организаций, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг, за исключением документов, указанных в части 6 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

Исчерпывающий перечень оснований для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги

24. Не подлежат приему документы, написанные неразборчиво, без указания фамилии, имени, отчества (последнее - при наличии) и адреса Заявителя или указанные с сокращениями, имеющие подчистки либо приписки, зачеркнутые слова и иные не оговоренные в них исправления, документы, исполненные карандашом, а также документы с серьезными повреждениями, не позволяющими однозначно истолковать их содержание.

Исчерпывающий перечень оснований для приостановления или отказа в предоставлении государственной услуги

25. В предоставлении государственной услуги отказывается, если:

перечень представленных документов не соответствует требованиям пункта 17 настоящего Административного регламента;

представленные документы содержат сведения о воздушном судне и (или) его собственнике, не достаточные для проведения государственной регистрации;

представлено заявление на государственную регистрацию воздушного судна, в отношении которого не применяется настоящий Административный регламент;

имеются запреты и ограничения на совершение регистрационных действий, установленные в соответствии с законодательством Российской Федерации.

26. Основания для приостановления предоставления государственной услуги отсутствуют.

Перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, в том числе сведения о документе (документах), выдаваемом (выдаваемых) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги

27. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, а также документ (документы), выдаваемый (выдаваемые) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги, не предусмотрены.

Порядок, размер и основания взимания государственной пошлины или иной платы, взимаемой за предоставление государственной услуги

28. За государственную регистрацию гражданских воздушных судов в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации взимается государственная пошлина, размер которой установлен подпунктом 80 пункта 1 статьи 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации.

За внесение изменений в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации взимается государственная пошлина, размер которой установлен подпунктом 84 пункта 1 статьи 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации.

(п. 28 в ред. Приказа Минтранса России от 06.07.2017 N 255)

29. Реквизиты для уплаты государственной пошлины размещены на Интернет-сайте Росавиации.

Государственная пошлина уплачивается заявителем до подачи заявлений и (или) документов на предоставление государственной услуги.

(п. 29 в ред. Приказа Минтранса России от 06.07.2017 N 255)

Порядок, размер и основания взимания платы за предоставление услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, включая информацию о методике расчета размера такой платы

30. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, не предусмотрены, в связи с чем такие услуги не предоставляются и плата за них не взимается.

Максимальный срок ожидания в очереди при подаче запроса о предоставлении государственной услуги и при получении результата предоставления государственной услуги

31. Максимальное время ожидания в очереди при подаче запроса о предоставлении государственной услуги при личном обращении - 15 минут.

32. Максимальное время при получении результата предоставления государственной услуги - 15 минут.

Срок и порядок регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги, в том числе в электронной форме

33. Регистрация поступившего в Управление запроса Заявителя осуществляется в день его поступления.

34. Процедура регистрации поступивших в Управление заявления и документов осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 49 - 55 настоящего Административного регламента.

Требования к помещениям, в которых предоставляется государственная услуга, к месту ожидания и приема заявителей, размещению и оформлению визуальной, текстовой и мультимедийной информации о порядке предоставления государственной услуги

35. Помещения, используемые для предоставления государственной услуги, расположены в здании Росавиации.

Входы в помещения Росавиации оборудуются пандусами, расширенными проходами, позволяющими обеспечить беспрепятственный доступ инвалидов, включая инвалидов, использующих кресла-коляски. На автомобильной стоянке перед зданием Росавиации имеются парковочные места.

В холлах здания Росавиации оборудованы места ожидания для Заявителей, пригодные для работы с документами.

36. Помещения, предназначенные для ожидания Заявителей в очереди на представление документов или получение результатов предоставления государственной услуги, оборудуются информационными стендами, содержащими информацию, предусмотренную пунктом 41 настоящего Административного регламента.

37. Помещения для ожидания оборудуются стульями (кресельными секциями), столами (стойками). Количество мест ожидания определяется исходя из фактической нагрузки и возможностей для их размещения в здании, но не может составлять менее пяти мест.

38. Помещения для приема Заявителей должны соответствовать комфортным условиям для Заявителей и оптимальным условиям работы государственных служащих с Заявителями.

39. Помещения для приема Заявителей должны отвечать следующим требованиям:

иметь таблички с указанием номера кабинета, названия структурного подразделения, фамилий, имен, отчеств, должностей специалистов, предоставляющих государственную услугу;

иметь телефон, факс, копировальный аппарат и другую оргтехнику.

40. Рабочие места специалистов, предоставляющих государственную услугу, должны быть оборудованы:

рабочими столами и стульями (не менее одного комплекта на одного специалиста);

компьютерами (один рабочий компьютер на одного специалиста и один компьютер с доступом к необходимым базам данных);

оргтехникой, позволяющей своевременно и в полном объеме предоставлять государственную услугу;

стульями для Заявителей.

41. На информационных стендах в местах ожидания для Заявителей размещается следующая информация:

график работы Управления;

извлечения из законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, содержащих нормы, регулирующие деятельность по предоставлению государственной услуги;

текст настоящего Административного регламента с приложениями;

блок-схема последовательности административных процедур предоставления государственной услуги (приложение 1 к настоящему Административному регламенту);

перечень документов и требования, предъявляемые к ним;

банковские реквизиты для уплаты государственной пошлины;

образцы оформления документов, необходимых для предоставления государственной

услуги, и требования к ним;

порядок обжалования решений, действий (бездействия) должностных лиц, предоставляющих государственную услугу.

Показатели доступности и качества государственной услуги, в том числе количество взаимодействий заявителя с должностными лицами при предоставлении государственной услуги и их продолжительность, возможность получения государственной услуги в многофункциональном центре предоставления государственных и муниципальных услуг, возможность получения информации о ходе предоставления государственной услуги, в том числе с использованием информационно-коммуникационных технологий

42. Показателями доступности и качества государственной услуги является определение исчерпывающего перечня оснований для отказа в ее предоставлении, обоснованность и своевременность ее предоставления.

43. Информирование о ходе предоставления государственной услуги осуществляется специалистами Управления при личном обращении Заявителей, с использованием средств информационно-телекоммуникационной сети Интернет, почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

Для получения сведений о прохождении административных процедур в рамках предоставления государственной услуги Заявителем указываются (называются) дата и входящий номер, полученные при подаче заявления и документов. Заявителю предоставляются сведения о том, на каком этапе (в процессе выполнения какой административной процедуры) осуществляется предоставление государственной услуги.

Абзац утратил силу. - Приказ Минтранса России от 06.07.2017 N 255.

Количество взаимодействий Заявителя со специалистами при предоставлении государственной услуги и их продолжительность зависят от необходимости взаимодействий.

Иные требования, в том числе учитывающие особенности предоставления государственной услуги в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг, и особенности предоставления государственной услуги в электронной форме

44. Предоставление информации Заявителям и обеспечение доступа Заявителей к сведениям о государственной услуге осуществляется с использованием средств электронного информирования, а также посредством размещения в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования (в том числе в сети Интернет).

В электронной форме в установленном порядке предоставляется информация о порядке предоставления государственной услуги, о прохождении отдельных административных процедур в рамках предоставления государственной услуги, а также сведения о ходе выполнения запроса о предоставлении государственной услуги.

Информация и сведения предоставляются Заявителем специалистам Управления посредством электронной почты при поступлении соответствующего обращения.

Электронный адрес для направления обращений указан в пункте 4 настоящего Административного регламента.

В электронной форме, в том числе с использованием федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», подача Заявителем документов и прием документов, а также получение Заявителем результата предоставления государственной услуги не осуществляется по причине необходимости проверки подлинности оригиналов представляемых документов, а также выдачи документов, имеющих определенную степень защиты.

45. Предоставление государственной услуги в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг осуществляется с момента вступления в силу соответствующего соглашения о взаимодействии между Росавиацией и многофункциональным центром.

III. Состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур (действий), требования к порядку их выполнения, в том числе особенности выполнения административных процедур (действий) в электронной форме

46. Предоставление государственной услуги включает в себя следующие административные процедуры:

прием и регистрация документов, в том числе безотзывных полномочий;

(в ред. Приказа Минтранса России от 07.12.2017 N 512)

оценка полноты заявленных сведений о воздушном судне и его собственнике;

внесение сведений о гражданском воздушном судне в Государственный реестр и присвоение ему государственного и регистрационного опознавательных знаков;

оформление и выдача свидетельства о регистрации;

внесение изменений в Государственный реестр;

выдача дубликата и замена свидетельства о регистрации;

исключение данных о воздушном судне из Государственного реестра;

оформление и выдача свидетельства об исключении воздушного судна из Государственного реестра (далее - свидетельство об исключении).

47. Блок-схема последовательности административных процедур предоставления государственной услуги указана в приложении N 1 к настоящему Административному регламенту.

Прием и регистрация документов

48. Основанием для начала административной процедуры является поступление в Управление заявления и документов в соответствии с пунктом 17 настоящего Административного регламента.

49. Поступившие заявления и документы регистрируются специалистом Управления в книге учета входящих документов и выдачи регистрационных документов.

50. При личном обращении Заявителя специалист Управления устанавливает личность собственника гражданского воздушного судна путем проверки предъявленных документов.

51. В случае обращения представителя собственника гражданского воздушного судна проверяются его полномочия представлять интересы собственника при предоставлении государственной услуги.

52. При выявлении оснований, установленных пунктами 24, 25 настоящего Административного регламента, специалист Управления уведомляет Заявителя о наличии препятствий для приема документов, объясняет содержание выявленных недостатков в представленных документах и предлагает принять меры к их устранению или обратиться за консультацией к специалисту Управления, осуществляющему оценку полноты представляемых документов и правильность их оформления. При этом указывается фамилия, имя, отчество специалиста, номер кабинета, в котором находится его рабочее место и контактный телефон.

53. Записи в книгу учета входящих документов и выдачи регистрационных документов вносятся последовательно в порядке поступления документов в Управление. Одна запись в книге учета входящих документов и выдачи регистрационных документов соответствует одному заявлению.

54. Номер записи в книге учета входящих документов и выдачи регистрационных документов, дата принятия документов, подпись специалиста, ответственного за прием документов, проставляются на заявлении и его копии, которая возвращается Заявителю.

Заявителю сообщается дата, когда он сможет получить документ, свидетельствующий об окончании рассмотрения представленных им документов.

55. Максимальное время выполнения действия по приему и регистрации документов с одним заявлением не может превышать 15 минут.

56. Специалист Управления формирует результат приема документов и передает его в порядке делопроизводства на рассмотрение начальнику Управления.

57. Начальник Управления рассматривает заявление, выносит решение о начале оценки полноты заявленных сведений о гражданском воздушном судне и правильности оформления документов и передает документы специалисту Управления, ответственному за оценку полноты заявленных сведений и правильности оформления Заявителем документов.

Оценка полноты заявленных сведений о воздушном судне и его собственнике

58. Основанием для начала административной процедуры является поступление переданных в порядке делопроизводства документов на рассмотрение специалисту Управления, ответственному за оценку полноты заявленных сведений и правильности оформления Заявителем документов.

59. Специалист Управления проверяет данные о гражданском воздушном судне и сведения о собственнике с использованием имеющихся баз данных, полноту и правильность оформления документов и принимает решение о возможности проведения государственной регистрации или об отказе в государственной регистрации гражданского воздушного судна.

60. В процессе рассмотрения заявления специалист Управления, ответственный за оценку полноты заявленных сведений и правильности оформления Заявителем документов, обязан:

установить, что Заявителем представлены документы, подтверждающие его юридический статус;

установить, что состав и качество документов позволяют провести государственную регистрацию гражданского воздушного судна;

произвести оценку полноты заявляемых сведений о гражданском воздушном судне и правильности оформления документов;

уведомить Заявителя о недостатках (если такие имеются), обнаруженных в ходе рассмотрения заявления и документов, в случае его обращения в Управление до окончания срока, установленного для рассмотрения документов.

61. Если в представленных Заявителем документах отсутствуют документы, подтверждающие (при необходимости) снятие воздушного судна с эксплуатации в государственной или экспериментальной авиации, подтверждающие согласие уполномоченного органа в области государственной (экспериментальной) авиации на государственную регистрацию (государственный учет) передаваемого гражданского воздушного судна, специалист Управления, ответственный за рассмотрение заявлений, формирует межведомственный запрос в электронной форме с использованием Единой системы межведомственного взаимодействия о предоставлении необходимых документов в Министерство обороны Российской Федерации или в Министерство промышленности и торговли Российской Федерации.

Подготовленный в электронной форме межведомственный запрос подписывается электронной подписью начальником Управления или сотрудником Управления, имеющим право электронной подписи.

Срок предоставления ответа составляет не более пяти рабочих дней со дня получения запроса.

62. После проведения действий, предусмотренных пунктами 59 и 60 настоящего Административного регламента, специалист Управления, ответственный за оценку полноты заявленных сведений и правильности оформления документов, принимает решение о проведении или отказе в проведении регистрационных действий, о чем им делается отметка на заявлении в письменном виде.

Внесение сведений о гражданском воздушном судне в Государственный реестр и присвоение ему государственного и регистрационного опознавательных знаков

63. Основанием для начала административной процедуры является принятие

решения специалистом Управления, ответственным за оценку полноты заявленных сведений и правильности оформления документов, о проведении регистрационных действий.

64. В случае принятия решения о внесении сведений о гражданском воздушном судне в Государственный реестр специалист Управления присваивает гражданскому воздушному судну государственный и регистрационный опознавательные знаки (далее - опознавательные знаки) и делает запись о присвоении опознавательных знаков на заявлении.

65. Опознавательные знаки, присвоенные при государственной регистрации, сохраняются за воздушным судном на все время его эксплуатации независимо от изменения его собственника и (или) модификации.

66. Внесение сведений о гражданском воздушном судне в Государственный реестр осуществляется специалистом Управления путем внесения соответствующей записи в книгу учета выданных свидетельств о регистрации.

67. Записи в книгу учета выданных свидетельств о регистрации вносятся последовательно по мере принятия решений о проведении государственной регистрации.

Номер записи в книге учета выданных свидетельств о регистрации является номером свидетельства о регистрации гражданского воздушного судна.

68. Дата внесения записи в книге учета выданных свидетельств о регистрации проставляется после подписания в установленном порядке свидетельства о регистрации и соответствует дате, проставленной начальником Управления на свидетельстве о регистрации.

69. В случае принятия решения об отказе в государственной регистрации специалист Управления готовит Заявителю письменное уведомление с указанием причин отказа и представляет его на подпись начальнику Управления.

Оформление и выдача свидетельства о регистрации воздушного судна

70. Основанием для начала административной процедуры является завершение специалистом Управления внесения регистрационной записи в книгу учета выданных свидетельств о регистрации.

71. Свидетельство о регистрации, имеющее степень защиты, оформляется автоматизированным способом в единственном экземпляре (приложение N 8 к настоящему Административному регламенту).

Свидетельство о регистрации выдается только для целей регистрации и не является документом, удостоверяющим право собственности на воздушное судно.

72. В тексте свидетельства о регистрации не допускаются исправления, подчистки и приписки.

73. В правом верхнем углу свидетельства о регистрации проставляется входящий номер книги учета входящих документов и выдачи регистрационных документов.

74. Свидетельство о регистрации представляется на подпись начальнику Управления и заверяется гербовой печатью Росавиации.

75. Гражданское воздушное судно считается зарегистрированным в Государственном реестре после подписания в установленном порядке свидетельства о регистрации начальником Управления и проставления даты внесения записи в книге учета выданных свидетельств о регистрации.

76. Свидетельство о регистрации или уведомление об отказе в государственной регистрации специалист Управления выдает Заявителю под роспись в книге учета входящих документов и выдачи регистрационных документов.

77. Если Заявитель не обращается в Управление за результатом проведения заявленной регистрационной процедуры в день окончания рассмотрения представленных им документов, то через 30 дней свидетельство о регистрации или уведомление об отказе в государственной регистрации высылается в адрес Заявителя по указанному в заявлении почтовому адресу.

78. Максимальное время выдачи одному Заявителю свидетельства о регистрации или уведомления об отказе в государственной регистрации не должен превышать 15 минут.

Внесение изменений в Государственный реестр

79. Основанием для начала административной процедуры является поступление в Управление заявления и документов в соответствии с пунктами 17.2 или 17.3 настоящего Административного регламента.

80. Процедуры приема и регистрации документов, оценки полноты заявленных сведений о гражданском воздушном судне и правильности оформления документов производятся специалистами Управления в порядке, установленном пунктами 49 - 62 настоящего Административного регламента.

81. В случае внесения изменений в Государственный реестр производится замена свидетельства о регистрации. Ранее выданное свидетельство о регистрации погашается и хранится в деле гражданского воздушного судна.

82. При переоформлении свидетельства о регистрации его номер остается неизменным в течение всего периода государственной регистрации в Государственном реестре.

83. В случае принятия решения об отказе во внесении изменений в Государственный реестр специалист Управления готовит Заявителю письменное уведомление с указанием причин отказа и представляет его на подпись начальнику Управления.

84. Выдача (направление) Заявителю свидетельства о регистрации или уведомления об отказе осуществляется в порядке, установленном пунктами 76 - 77 настоящего Административного регламента.

Выдача дубликата и замена свидетельства о регистрации

85. Основанием для выдачи дубликата или замены свидетельства о регистрации является поступление в Управление заявления и документов в соответствии с пунктами 17.4 или 17.5 настоящего Административного регламента.

86. Оформление свидетельства о регистрации (дубликата свидетельства о регистрации) осуществляется в порядке, установленном пунктами 71 - 74 настоящего Административного регламента. При оформлении дубликата свидетельства о регистрации в левом верхнем углу бланка делается запись «Дубликат».

87. Выдача (направление) Заявителю свидетельства о регистрации (дубликата свидетельства о регистрации) осуществляется в порядке, установленном пунктами 76 - 77 настоящего Административного регламента.

Исключение данных о воздушном судне из Государственного реестра

88. Основанием для начала административной процедуры является поступление в Управление заявления и документов в соответствии с пунктами 17.6 - 17.8 настоящего Административного регламента.

89. Процедуры приема и регистрации документов, оценки полноты заявленных сведений о гражданском воздушном судне и правильности оформления документов производятся специалистами Управления в порядке, установленном пунктами 49 - 62 настоящего Административного регламента.

90. В случае принятия решения об исключении гражданского воздушного судна из Государственного реестра специалист Управления вносит запись в книгу учета выданных свидетельств об исключении.

91. В случае принятия решения об отказе в исключении гражданского воздушного судна из Государственного реестра специалист Управления готовит Заявителю письменное уведомление с указанием причин отказа и представляет его на подпись начальнику Управления.

Оформление и выдача свидетельства об исключении воздушного судна из

Государственного реестра

92. Основанием для начала административной процедуры является внесение специалистом Управления записи в книгу учета выданных свидетельств об исключении воздушного судна из Государственного реестра.

93. Свидетельство об исключении оформляется автоматизированным способом в единственном экземпляре (приложение N 9 к настоящему Административному регламенту).

94. Номер свидетельства об исключении соответствует номеру записи в книге учета выданных свидетельств об исключении. В правом верхнем углу свидетельства об исключении проставляется входящий номер документов книги учета входящих документов и выдачи регистрационных документов.

Оформленное свидетельство об исключении представляется на подпись начальнику Управления и заверяется гербовой печатью Росавиации.

95. Данные о гражданском воздушном судне считаются исключенными из Государственного реестра после подписания в установленном порядке свидетельства об исключении начальником Управления и проставления даты внесения записи в книге учета выданных свидетельств об исключении, которая соответствует дате подписания свидетельства об исключении.

96. В случае исключения гражданского воздушного судна из Государственного реестра за нарушение требований к государственной регистрации свидетельство об исключении выдается (направляется) Заявителю в порядке, установленном пунктами 76 - 77 настоящего Административного регламента.

IV. Формы контроля за исполнением Административного регламента

97. Контроль за предоставлением государственной услуги осуществляется посредством проведения текущего контроля, плановых и внеплановых проверок.

Порядок осуществления текущего контроля за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, а также принятием ими решений

98. Текущий контроль осуществляется путем проведения должностным лицом, ответственным за организацию работы по предоставлению государственной услуги, проверок соблюдения и исполнения специалистами настоящего Административного регламента, иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

99. Текущий контроль соблюдения последовательности действий, определенных административными процедурами предоставления государственной услуги, и принятия решений специалистами осуществляется должностными лицами Управления.

Порядок и периодичность осуществления плановых и внеплановых проверок полноты и качества предоставления государственной услуги, в том числе порядок и формы контроля за полнотой и качеством предоставления государственной услуги

100. Плановые проверки осуществляются на основании полугодовых или годовых планов работы Росавиации.

101. Внеплановые проверки могут проводиться по конкретному обращению Заявителей или иных заинтересованных лиц.

102. Для контроля полноты и качества предоставления государственной услуги организуются проверки, при которых рассматриваются все вопросы, связанные с предоставлением государственной услуги, или вопросы, связанные с выполнением той или иной административной процедуры.

103. Проверки полноты и качества предоставления государственной услуги осуществляются на основании приказов Федерального агентства воздушного транспорта.

Для проведения проверки полноты и качества предоставления государственной

услуги формируется комиссия.

Результаты деятельности комиссии оформляются протоколами, в которых отмечаются выявленные недостатки и предложения по их устранению.

Ответственность должностных лиц Росавиации за решения и действия (бездействие), принимаемые (осуществляемые) ими в ходе предоставления государственной услуги

104. Персональная ответственность специалистов Росавиации закрепляется в их должностных регламентах и служебных контрактах в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

105. По результатам проведенных проверок в случае выявления нарушений прав Заявителей осуществляется привлечение виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Положения, характеризующие требования к порядку и формам контроля за предоставлением государственной услуги, в том числе со стороны граждан, их объединений и организаций

106. Контроль за предоставлением государственной услуги осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации.

107. Контроль за предоставлением государственной услуги включает проведение проверок, выявление и устранение нарушений прав Заявителей, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения Заявителей, содержащие жалобы на решения, действия (бездействие) должностных лиц Росавиации.

108. Проверки предоставления государственной услуги осуществляются на основании актов (приказов) Министерства транспорта Российской Федерации, Росавиации.

109. Для проведения проверки формируется комиссия.

Результаты деятельности комиссии оформляются протоколами, в которых отмечаются выявленные недостатки и предложения по их устранению.

110. По результатам проверок уполномоченное должностное лицо дает указания по устранению выявленных нарушений и контролирует их исполнение, виновные лица в случае выявления нарушений привлекаются к ответственности в установленном законодательством Российской Федерации порядке.

V. Досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) органа, предоставляющего государственную услугу, а также его должностных лиц

Информация для заявителя о его праве подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Росавиации и (или) ее должностных лиц при предоставлении государственной услуги

111. Заявитель имеет право подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Росавиации и (или) ее должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих при предоставлении государственной услуги (далее - жалоба) в досудебном (внесудебном) порядке.

Предмет жалобы

112. Предметом жалобы является обжалование решения и (или) действия (бездействия) Федерального агентства воздушного транспорта и (или) его должностных лиц, федеральных государственных гражданских служащих, принятого (осуществленного, допущенного) при предоставлении государственной услуги.

Заявитель может обратиться с жалобой по основаниям и в порядке статей 11.1 и 11.2 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг», в том числе в следующих случаях:

1) нарушение срока регистрации запроса Заявителя о предоставлении

государственной услуги;

2) нарушение срока предоставления государственной услуги;

3) требование у Заявителя документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги;

4) отказ в приеме документов, предоставление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги у Заявителя;

5) отказ в предоставлении государственной услуги, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

6) требование от Заявителя при предоставлении государственной услуги платы, не предусмотренной нормативными правовыми актами Российской Федерации;

7) отказ органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, в исправлении допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах либо нарушение установленного срока таких исправлений.

Органы государственной власти и уполномоченные на рассмотрение жалобы должностные лица, которым может быть направлена жалоба

113. Жалоба подается (направляется) в письменной форме на бумажном носителе, в электронной форме в Росавиацию.

Жалобы на решения, принятые заместителем руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, рассматриваются непосредственно руководителем Росавиации.

Жалобы на решения, принятые руководителем Росавиации, подаются в Министерство транспорта Российской Федерации по адресу: г. Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1.

Жалоба может быть направлена по почте, с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет, официального сайта Росавиации - органа, предоставляющего государственную услугу, федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», а также может быть принята при личном приеме Заявителя.

Порядок подачи и рассмотрения жалобы

114. Жалоба должна содержать:

1) наименование органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего, решения и действия (бездействие) которых обжалуются;

2) фамилию, имя, отчество (последнее - при наличии), сведения о месте жительства Заявителя - физического лица либо наименование, сведения о местонахождении Заявителя - юридического лица, а также номер (номера) контактного телефона, адрес (адреса) электронной почты (при наличии) и почтовый адрес, на который должен быть направлен ответ Заявителю;

3) сведения об обжалуемых решениях и действиях (бездействии) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего;

4) доводы, на основании которых Заявитель не согласен с решением и действием (бездействием) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо федерального государственного гражданского служащего. Заявителем могут быть представлены документы (при наличии), подтверждающие доводы Заявителя, либо их копии.

Сроки рассмотрения жалобы

115. Жалоба, поступившая в Росавиацию, подлежит рассмотрению должностным

лицом, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, в течение 15 рабочих дней со дня ее регистрации, а в случае обжалования отказа органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, в приеме документов у Заявителя либо в исправлении допущенных опечаток и ошибок или в случае обжалования нарушения установленного срока таких исправлений - в течение пяти рабочих дней со дня ее регистрации.

Перечень оснований для приостановления рассмотрения жалобы в случае, если возможность приостановления предусмотрена законодательством Российской Федерации

116. Оснований для приостановления рассмотрения жалобы не предусмотрено.

Результат рассмотрения жалобы

117. По результатам рассмотрения жалобы должностным лицом Росавиации, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, принимается одно из следующих решений:

1) удовлетворить жалобу, в том числе в форме отмены принятого решения, исправления допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах, возврата Заявителю денежных средств, взимание которых не предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также в иных формах;

2) отказать в удовлетворении жалобы.

Порядок информирования заявителя о результатах рассмотрения жалобы

118. Не позднее дня, следующего за днем принятия решения, указанного в пункте 125 настоящего Административного регламента, Заявителю в письменной форме направляется мотивированный ответ о результатах рассмотрения жалобы.

По желанию Заявителя ответ может направляться в электронной форме.

Порядок обжалования решения по жалобе

119. Решение по жалобе, принятое должностным лицом Росавиации (за исключением руководителя Росавиации), может быть обжаловано руководителю Росавиации.

Решение по жалобе, принятое руководителем Росавиации, может быть обжаловано в Министерство транспорта Российской Федерации.

Право заявителя на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы

120. Заявитель имеет право на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы.

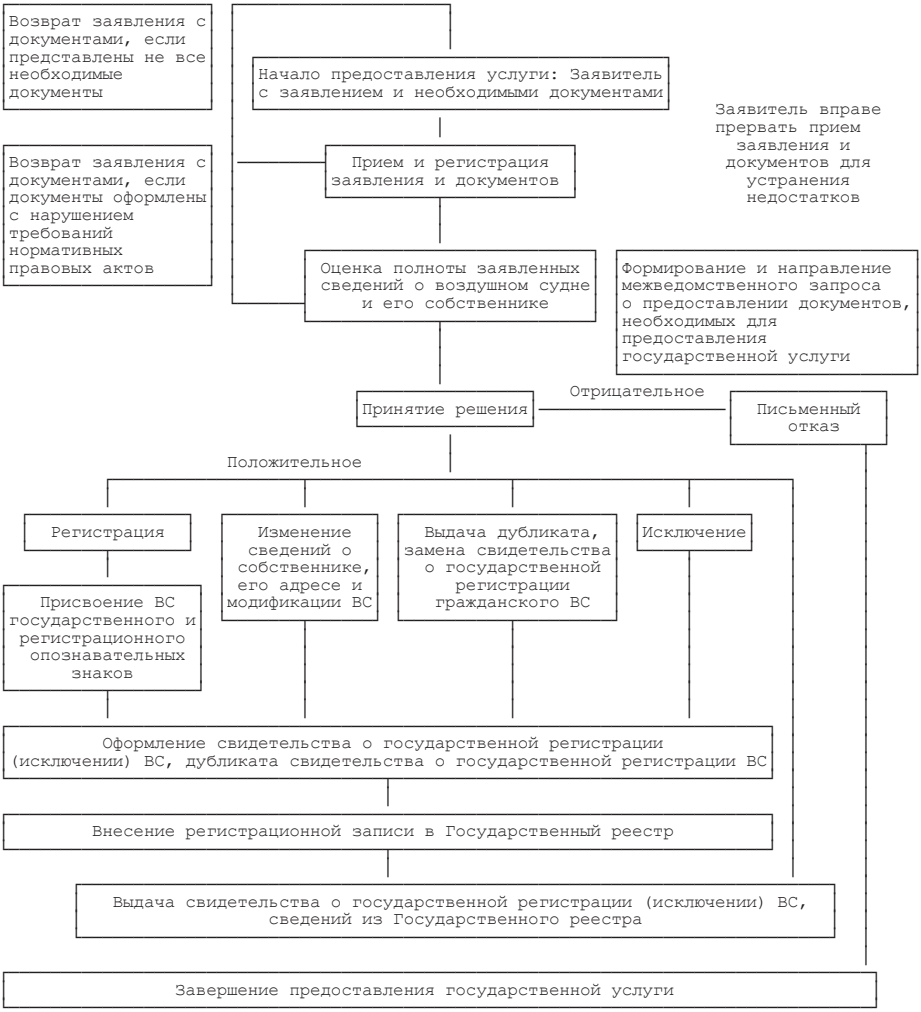
Способы информирования заявителей о порядке подачи и рассмотрения жалобы

121. Информация о порядке подачи и рассмотрения жалобы предоставляется с использованием средств почтовой, телефонной связи, электронной почты, при личном обращении, а также посредством размещения на стендах в местах предоставления государственной услуги, в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в том числе в сети Интернет (в частности, на официальном Интернет-сайте Росавиации).

130. В случае установления в ходе или по результатам рассмотрения жалобы признаков состава административного правонарушения или преступления должностное лицо незамедлительно направляет имеющиеся материалы в органы прокуратуры.

Приложение N 1
к Административному регламенту Федерального агентства
воздушного транспорта предоставления государственной
услуги по государственной регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации (п. 47)

БЛОК-СХЕМА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРОЦЕДУР ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ГОСУДАРСТВЕННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ВЕДЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕЕСТРА ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Приложение N 2
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации (п. 17.1)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу внести в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации данные о воздушном судне _____,
(самолет, вертолет, другие л.а.)
принадлежащем собственнику _____,
и выдать на него свидетельство о регистрации.

I. Данные о воздушном судне

1. Тип* (наименование*) _____
2. Серийный (идентификационный) номер _____
3. Дата изготовления _____
4. Наименование изготовителя* _____
5. Максимальная взлетная масса _____
6. Тип и количество установленных двигателей _____
7. Мощность (тяга) двигателя _____

II. Сведения о собственнике

1. Фамилия, имя, отчество* _____
2. Данные документа, удостоверяющего личность, _____
_____
3. Адрес места жительства* _____
4. Номер телефона/телефакса _____
5. ИНН (при наличии) _____

(собственник ВС) _____
(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

«__» _____ 20__ г.

---

* Наименование организации или фамилия, имя, отчество собственника, а также адрес его местонахождения (места жительства) указываются на русском и английском (по желанию заявителя для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты за рубеж) языках.

Приложение N 3
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации
(пп. 17.2, 17.3, 17.4, 17.5)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу заменить свидетельство о регистрации гражданского воздушного судна N _____ от _____ на _____,
(номер и дата свидетельства о регистрации) (тип, опознавательные знаки)
принадлежащий собственнику:_____,
в связи с (указать причину, например: изменением модификации ВС, изменением собственника, изменением адреса местонахождения собственника, непригодностью свидетельства о регистрации от (дата) к дальнейшему использованию, утерей)

I. Данные о воздушном судне

1. Тип* (наименование*) _____
2. Серийный (идентификационный) номер _____
3. Дата изготовления _____
4. Наименование изготовителя* _____
5. Максимальная взлетная масса _____
6. Тип и количество установленных двигателей _____
7. Мощность (тяга) двигателя _____

II. Сведения о собственнике

1. Фамилия, имя, отчество* _____
2. Данные документа, удостоверяющего личность, _____
_____
3. Адрес места жительства* _____
4. Номер телефона/телефакса _____
5. ИНН (при наличии) _____

(собственник ВС) _____
(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

«__» _____ 20__ г.

_____

* Наименование организации или фамилия, имя, отчество собственника, а также адрес его местонахождения (места жительства) указываются на русском и английском (по желанию заявителя для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты за рубеж) языках.

Приложение N 4
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации
(пп. 17.6, 17.7, 17.8)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу исключить сведения о воздушном судне _____
(тип, опознавательные знаки)
из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской

Федерации в связи (указать причину:
--- со списанием, продажей ВС иностранному собственнику и вывозом за пределы территории Российской Федерации, с постановкой на учет в реестр иностранного государства, внесением в реестр государственной авиации (постановкой на учет в экспериментальную авиацию)

I. Данные о воздушном судне

1. Тип* (наименование *) _____
2. Серийный (идентификационный) номер _____
3. Дата изготовления _____
4. Наименование изготовителя* _____
5. Максимальная взлетная масса _____
6. Тип и количество установленных двигателей _____
7. Мощность (тяга) двигателя _____

II. Сведения о собственнике

1. Фамилия, имя, отчество* _____
2. Данные документа, удостоверяющего личность, _____
_____
3. Адрес места жительства* _____
4. Номер телефона/телефакса _____
5. ИНН (при наличии) _____

(собственник ВС) _____
(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

«__» _____ 20__ г.

---

* Наименование организации или фамилия, имя, отчество собственника, а также адрес его местонахождения (места жительства) указываются на русском и английском (по желанию заявителя для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты за рубеж) языках.

Приложение N 5
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации (п. 17.1)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу внести в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации данные о воздушном судне _____,
(самолет, вертолет, другие л.а.)
принадлежащем собственнику _____,
и выдать на него свидетельство о регистрации.

I. Данные о воздушном судне

1. Тип <*> (наименование*) _____
2. Серийный (идентификационный) номер _____
3. Дата изготовления _____
4. Наименование изготовителя* _____
5. Максимальная взлетная масса _____
6. Тип и количество установленных двигателей _____
7. Мощность (тяга) двигателя _____

II. Сведения о собственнике

1. Полное наименование организации* _____
2. Юридический адрес* _____
3. Почтовый адрес _____
4. Номер телефона/телефакса _____
5. ОГРН, ИНН/КПП _____

(собственник ВС) _____
(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

«__» _____ 20__ г.

---

* Наименование организации или фамилия, имя, отчество собственника, а также адрес его местонахождения (места жительства) указываются на русском и английском (по желанию заявителя для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты за рубеж) языках.

Приложение N 6
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации
(пп. 17.2, 17.3, 17.4, 17.5)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу заменить свидетельство о регистрации гражданского воздушного судна N _____ от _____ на _____,
(номер и дата свидетельства о регистрации) (тип, опознавательные знаки)
принадлежащий собственнику: _____,
в связи с (указать причину,
---------- например: изменением модификации ВС, изменением собственника, изменением адреса местонахождения собственника, непригодностью свидетельства о регистрации от (дата) к дальнейшему использованию, утерей)

I. Данные о воздушном судне

1. Тип <*> (наименование*) _____
2. Серийный (идентификационный) номер _____
3. Дата изготовления _____
4. Наименование изготовителя* _____
5. Максимальная взлетная масса _____
6. Тип и количество установленных двигателей _____
7. Мощность (тяга) двигателя _____

II. Сведения о собственнике

1. Полное наименование организации* _____
2. Юридический адрес* _____
3. Почтовый адрес _____
4. Номер телефона/телефакса _____
5. ОГРН, ИНН/КПП _____

(собственник ВС) _____
(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

«__» _____ 20__ г.

---

* Наименование организации или фамилия, имя, отчество собственника, а также адрес его местонахождения (места жительства) указываются на русском и английском (по желанию заявителя для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты за рубеж) языках.

Приложение N 7
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации
(пп. 17.6, 17.7, 17.8)

ЗАЯВЛЕНИЕ

Прошу исключить сведения о воздушном судне _____
(тип, опознавательные знаки)
из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской

Федерации в связи (указать причину:
--- со списанием, продажей ВС иностранному собственнику и вывозом за пределы территории Российской Федерации, с постановкой на учет в реестр иностранного государства, внесением в реестр государственной авиации (постановкой на учет в экспериментальную авиацию)

I. Данные о воздушном судне

1. Тип* (наименование*) _____
2. Серийный (идентификационный) номер _____
3. Дата изготовления _____
4. Наименование изготовителя* _____
5. Максимальная взлетная масса _____
6. Тип и количество установленных двигателей _____
7. Мощность (тяга) двигателя _____

II. Сведения о собственнике

1. Полное наименование организации* _____
2. Юридический адрес* _____
3. Почтовый адрес _____
4. Номер телефона/телефакса _____
5. ОГРН, ИНН/КПП _____

(собственник ВС) _____
(подпись, Ф.И.О.)

М.П.

«__» _____ 20__ г.

---

* Наименование организации или фамилия, имя, отчество собственника, а также адрес его местонахождения (места жительства) указываются на русском и английском (по желанию заявителя для гражданских воздушных судов, выполняющих полеты за рубеж) языках.

Приложение N 8
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации (п. 76)

Образец свидетельства
о регистрации гражданского воздушного
судна рекомендован п. 7.1 Приложения 7
к Конвенции о международной гражданской
авиации от 7 декабря 1944 г.

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА

СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ
гражданского воздушного судна*

N _____

1. Государственный и регистрационный знаки RA-.....	2. Изготовитель, тип (наименование) воздушного судна	3. Серийный (идентификационный) номер .....

4. Собственник воздушного судна .....

5. Адрес собственника .....

6. Настоящим удостоверяется, что данное воздушное судно должным образом занесено в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

7. Данное Свидетельство выдано только для целей регистрации и не является документом, удостоверяющим право собственности на воздушное судно.

.....
(подпись, Ф.И.О.)

М.П. .....
(должность)

_____ г.
(дата выдачи)

* Бланк Свидетельства о регистрации гражданского воздушного судна содержит подстрочный перевод текста с русского языка на английский язык в соответствии с пунктом 7.2 Приложения 7 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

Приложение N 9
к Административному регламенту
Федерального агентства
воздушного транспорта
предоставления государственной
услуги по государственной
регистрации гражданских воздушных
судов и ведению Государственного
реестра гражданских воздушных
судов Российской Федерации (п. 100)

Образец

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА

СВИДЕТЕЛЬСТВО ОБ ИСКЛЮЧЕНИИ <*>

гражданского воздушного судна из Государственного реестра
гражданских воздушных судов Российской Федерации

N _____

Настоящим удостоверяется, что гражданское воздушное судно
_____,
тип/модель серийный/идентификационный номер
принадлежащее _____,

исключено из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации

Примечание _____

.....
(подпись, Ф.И.О.)

М.П. .....
(должность)

_____ г.
(дата выдачи)

* Бланк Свидетельства о регистрации гражданского воздушного судна содержит подстрочный перевод текста с русского языка на английский язык в соответствии с пунктом 7.2 Приложения 7 к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 14 февраля 2013 г. N 45

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГЛАМЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ПРИЗНАНИЮ СВИДЕТЕЛЬСТВ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА, ВЫДАННЫХ ЛИЦУ ИЗ ЧИСЛА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СОГЛАСНО ПЕРЕЧНЯМ СПЕЦИАЛИСТОВ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 02.07.2014 N 175)

В соответствии с пунктом 4 Правил разработки и утверждения административных регламентов предоставления государственных услуг, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169, N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507), приказываю:

Утвердить прилагаемый Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по признанию свидетельств иностранного государства, выданных лицу из числа авиационного персонала гражданской авиации согласно перечням специалистов.

И.о. Министра
С.А.АРИСТОВ

Утвержден
приказом Минтранса России
от 14 февраля 2013 г. N 45

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ПРИЗНАНИЮ СВИДЕТЕЛЬСТВ ИНОСТРАННОГО ГОСУДАРСТВА, ВЫДАННЫХ ЛИЦУ ИЗ ЧИСЛА АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СОГЛАСНО ПЕРЕЧНЯМ СПЕЦИАЛИСТОВ (ФАП-45)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 02.07.2014 N 175)

I. Общие положения

Предмет регулирования регламента

1. Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по признанию свидетельств иностранного государства, выданных лицу из числа авиационного персонала гражданской авиации согласно перечням специалистов (далее - Административный регламент), устанавливает сроки и последовательность административных процедур (действий) Федерального агентства воздушного транспорта (далее - Росавиация) при осуществлении полномочий по предоставлению государственной услуги по признанию свидетельств (лицензий, сертификатов) иностранного государства, подписавшего Конвенцию о международной гражданской авиации[1] (далее - Конвенция) и являющегося членом Международной организации гражданской авиации (далее - иностранное государство - член ИКАО), выданных лицу из числа авиационного персонала гражданской авиации согласно перечням специалистов (далее - свидетельство иностранного государства).

[1] Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., и включает в себя любое приложение, принятое согласно статье 90 Конвенции, и любую поправку к приложению или к Конвенции, принятую согласно статьям 90 и 94 в той степени, в какой эти приложения и поправки приняты в Российской Федерации (Международные воздушные сообщения СССР, Сборник документов, Москва, 1970, том 3).

Круг заявителей

2. Государственная услуга по признанию свидетельств иностранного государства (далее - государственная услуга) предоставляется обладателям свидетельств из числа авиационного персонала согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации - граждан Российской Федерации, а также граждан других государств - членов ИКАО, подавших заявку (далее - заявитель) о признании свидетельства (далее - Свидетельство), выданного иностранным государством - членом ИКАО в соответствии с международными стандартами.

Требования к порядку информирования о предоставлении государственной услуги

3. Информация о порядке предоставления государственной услуги предоставляется специалистом уполномоченного структурного подразделения Росавиации, ответственного за предоставление государственной услуги (далее - специалист Росавиации), с использованием средств почтовой, телефонной связи, электронного информирования, вычислительной и электронной техники, при личном обращении, а также посредством размещения в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в

том числе в сети Интернет, публикации в средствах массовой информации, издания информационных материалов.

4. Местонахождение Росавиации: Ленинградский проспект, д. 37, г. Москва.

Почтовый адрес для направления документов и обращений: Ленинградский проспект, д. 37, г. Москва, А-167, ГСП-3, 125993, Росавиация.

Электронный адрес для направления обращений: rusavia@scaa.ru.

Часы работы экспедиции Росавиации:

понедельник - четверг - с 9.00 до 17.00 часов, пятница - с 9.00 до 16.00 часов, суббота и воскресенье - выходные дни.

Информация о режиме работы экспедиции Росавиации на официальном сайте Росавиации: www.favt.ru.

Телефоны справочной службы Росавиации: (499) 231-62-73, (499) 231-62-31.

Факс: (499) 231-56-56, телефон: (499) 231-53-40.

Сведения о графике (режиме) работы Росавиации сообщаются по телефонам для справок (консультаций), а также размещаются на Интернет-сайте Росавиации.

5. Информация об административных процедурах предоставления государственной услуги сообщается по телефонам для справок (консультаций), а также размещается в информационно-телекоммуникационных сетях общего пользования, в том числе в сети Интернет.

На Интернет-сайте Росавиации размещается следующая информация:

извлечения из законодательных и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы, регулирующие предоставление государственной услуги;

текст настоящего Административного регламента с приложениями;

перечень документов, необходимых для предоставления государственной услуги, и требования, предъявляемые к этим документам;

образцы оформления документов, необходимых для предоставления государственной услуги, и требования, предъявляемые к этим документам;

схема размещения должностных лиц Росавиации, предоставляющих государственную услугу, и режим приема ими заявителей;

сроки предоставления государственной услуги и максимальные сроки выполнения отдельных административных процедур;

основания для отказа в предоставлении государственной услуги;

порядок информирования о ходе предоставления государственной услуги;

порядок получения консультаций;

порядок обжалования решений, действий или бездействия должностных лиц Росавиации.

По вопросам предоставления государственной услуги и получения сведений о ходе предоставления государственной услуги заявитель может получить информацию с использованием федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» на Интернет-сайте: www.gosuslugi.ru.

6. При ответах на телефонные звонки и устные обращения заявителя специалист Росавиации подробно и в вежливой (корректной) форме информирует обратившегося по интересующим его вопросам. Ответ на телефонный звонок должен начинаться с информации о наименовании органа, в который позвонил гражданин, фамилии, имени, отчестве и должности принявшего телефонный звонок.

Время разговора не должно превышать 10 минут.

При невозможности специалиста Росавиации, принявшего звонок, самостоятельно ответить на поставленные вопросы, обратившемуся гражданину должен быть сообщен номер телефона, по которому можно получить необходимую информацию.

7. Информирование о ходе предоставления государственной услуги осуществляется специалистом Росавиации при личном обращении заявителя, с использованием средств почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

8. Заявитель, представивший в Росавиацию документы, необходимые для предоставления государственной услуги, в обязательном порядке информируется специалистом Росавиации, предоставляющим государственную услугу:

о возможности и сроках получения Свидетельства;

об отказе в признании свидетельств иностранного государства.

9. Заявитель имеет право на получение сведений о ходе предоставления государственной услуги при обращении в Росавиацию по телефону, почте (электронной почте) или лично.

10. Консультации (справки) о государственной услуге предоставляются специалистом Росавиации по вопросам:

комплектности и перечня документов, необходимых для рассмотрения и признания свидетельств иностранного государства, и порядка их заполнения;

сроков приема и выдачи документов;

сроков предоставления результатов государственной услуги;

принятия решения о признании свидетельства иностранного государства;

порядка обжалования решений, принимаемых должностными лицами Росавиации в ходе предоставления государственной услуги, осуществляемых действий или бездействия.

11. Информация о государственной услуге предоставляется на безвозмездной основе по телефону, почте (электронной почте) или лично.

II. Стандарт предоставления государственной услуги

Наименование государственной услуги

12. «Государственная услуга по признанию свидетельств иностранного государства, выданных лицу из числа авиационного персонала гражданской авиации согласно перечням специалистов».

Наименование федерального органа исполнительной власти, предоставляющего государственную услугу

13. Государственную услугу предоставляет Росавиация. Уполномоченным структурным подразделением Росавиации на предоставление государственной услуги является Управление летной эксплуатации (далее - УЛЭ Росавиации).

КонсультантПлюс: примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду пункт 3 части 1 статьи 7, а не пункт 3 статьи 7 Федерального закона от 27.07.2010 N 210-ФЗ.

14. Согласно пункту 3 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» при предоставлении государственной услуги запрещается требовать от заявителя осуществления действий, в том числе согласований, необходимых для получения государственной услуги и связанных с обращением в иные государственные органы и организации, за исключением получения услуг, включенных в перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственных услуг, утвержденный Правительством Российской Федерации.

Описание результата предоставления государственной услуги

15. Результатом предоставления государственной услуги является:

выдача Свидетельства согласно рекомендуемому образцу, указанному в приложении N 1 к настоящему Административному регламенту;

отказ в выдаче Свидетельства.

Текст Свидетельства дублируется на английском языке.

Срок предоставления государственной услуги

16. Решение о признании либо об отказе в признании свидетельств иностранного государства принимается начальником УЛЭ Росавиации в срок, не превышающий 30 рабочих дней с даты поступления заявления.

Решение о признании или об отказе в признании свидетельств иностранного государства сообщается заявителю лично, посредством почты (электронной почты) или телефона.

17. Срок исправления ошибок в записях не должен превышать трех рабочих дней с даты обнаружения ошибки или получения от заявителя заявления об ошибке.

Перечень нормативных правовых актов, регулирующих отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги

18. Предоставление государственной услуги осуществляется в соответствии с:

Федеральным законом от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901, N 15, ст. 2019, 2023, 2024; N 30 (ч. I), ст. 4590, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585);

Федеральным законом от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 31, ст. 4179; 2011, N 15, ст. 2038, N 27, ст. 3873, 3880, N 29, ст. 4291, N 30 (ч. I), ст. 4587, N 27, ст. 3873, 3880, N 29, ст. 4291, N 30 (ч. I), ст. 4587, N 49 (ч. V), ст. 7061; 2012, N 31, ст. 4322; 2013, N 14, ст. 1651);

постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3343; 2006, N 15, ст. 1612; 2008, N 17, ст. 1883, N 26, ст. 3063, N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 6, ст. 738, N 18 (ч. II), ст. 2249, N 33, ст. 4081, N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 652, N 13, ст. 1502, N 26, ст. 3350; 2011, N 14, ст. 1935, N 46, ст. 6520; 2012, N 34, ст. 4750);

постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 «О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169, N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507);

приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. N 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. N 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный N 16191), от 22 ноября 2010 г. N 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный N 19244), от 16 ноября 2011 г. N 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный N 22723), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176);

приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. N 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 15 июня 2011 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный N 21340), от 26 декабря 2011 г. N 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный N 23632), от 27 декабря 2012 г. N 453

(зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176);

приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 г. N 50 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» (зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный номер N 3417) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 28 апреля 2003 г. N 125 (зарегистрирован Минюстом России 8 июля 2003 г., регистрационный N 4879), от 1 ноября 2004 г. N 27 (зарегистрирован Минюстом России 22 ноября 2004 г., регистрационный N 6129), от 19 сентября 2012 г. N 350 (зарегистрирован Минюстом России 13 февраля 2013 г., регистрационный N 27043) (далее - ФАП-50).

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги и услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, подлежащих предоставлению заявителем, в том числе в электронной форме

19. Для рассмотрения и признания свидетельств иностранного государства заявителем лично в адрес Росавиации представляются следующие документы (на русском языке, а также заверенные в установленном порядке переводы):

заявка на получение Свидетельства (далее - заявка) согласно форме, указанной в приложении N 2 к настоящему Административному регламенту;

документ, удостоверяющий личность заявителя (паспорт заявителя);

свидетельство иностранного государства с соответствующими квалификационными отметками;

медицинское заключение, выданное в соответствии с требованиями ФАП-50;

летная книжка с налетом часов по типам воздушных судов (для членов экипажа).

Не допускается истребование у заявителя дополнительных документов, за исключением документов, указанных в настоящем пункте Административного регламента.

20. Государственная услуга в электронном виде не предоставляется, так как сведения, содержащиеся в свидетельствах иностранного государства, являются информацией ограниченного доступа.

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных организаций и которые заявитель вправе представить

21. Документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги и услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных организаций и которые заявитель вправе представить, не предусмотрено.

22. Специалисту Росавиации запрещается требовать от заявителя:

предоставления документов и информации или осуществления действий, предоставление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги;

предоставления документов и информации, которые в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципальными правовыми актами находятся в распоряжении государственных органов, предоставляющих государственную услугу, иных государственных органов, органов местного самоуправления и (или) подведомственных государственным органам и органам местного самоуправления организаций, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг, за исключением документов, указанных в части 6 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об

организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

Исчерпывающий перечень оснований для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги

23. Основаниями для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги, являются:

несоответствие перечня документов требованиям пункта 19 настоящего Административного регламента;

предоставление заявителем недостоверной или искаженной информации;

предоставление заявителем документов, имеющих подчистки либо приписки, зачеркнутые слова и иные не оговоренные в них исправления;

предоставление заявителем документов, исполненных карандашом либо имеющих повреждения, не позволяющие однозначно истолковать их содержание;

предоставление заявителем документов, написанных неразборчиво, в которых наименования юридических лиц указаны с сокращениями, без указания их местонахождения.

Исчерпывающий перечень оснований для приостановления или отказа в предоставлении государственной услуги

24. Основание для приостановления предоставления государственной услуги предусмотрено пунктом 51 настоящего Административного регламента.

25. Основаниями для отказа в предоставлении государственной услуги являются:

несоответствие документов требованиям нормативных правовых актов и настоящего Административного регламента;

наличие противоречий между заявленной информацией и информацией, предоставленной иностранным государством - членом ИКАО, выдавшим Свидетельство.

Перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, в том числе сведения о документе (документах), выдаваемом (выдаваемых) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги

26. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, а также документ (документы), выдаваемый (выдаваемые) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги, не предусмотрены.

Порядок, размер и основания взимания государственной пошлины или иной платы, взимаемой за предоставление государственной услуги

27. Государственная услуга предоставляется безвозмездно.

Порядок, размер и основания взимания платы за предоставление услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, включая информацию о методике расчета размера такой платы

28. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, не предусмотрены, в связи с чем такие услуги не предоставляются и плата за них не взимается.

Максимальный срок ожидания в очереди при подаче запроса о предоставлении государственной услуги, услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, и при получении результата предоставления таких услуг

29. Максимальный срок ожидания в очереди при подаче заявки на предоставление государственной услуги и при получении результата предоставления государственной услуги составляет 15 минут.

(в ред. Приказа Минтранса России от 02.07.2014 N 175)

Срок и порядок регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги и услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, в том числе в электронной форме

30. Специалист Росавиации проверяет соответствие предоставленных документов требованиям, установленным законодательством Российской Федерации и настоящим Административным регламентом, удостоверяясь, что:

документы напечатаны на русском языке и перевод документов заверен в установленном порядке;

документы в установленных законодательством Российской Федерации случаях надлежаще удостоверены, скреплены печатями, имеют подписи уполномоченных должностных лиц;

документы написаны разборчиво, наименования юридических лиц без сокращения, с указанием местонахождения;

фамилия, имя и отчество заявителя, адрес местожительства - без сокращений;

в документах нет подчисток, приписок, зачеркнутых слов и иных не оговоренных исправлений;

документы не исполнены карандашом;

документы не имеют серьезных повреждений, наличие которых не позволяет однозначно истолковать их содержание.

При отсутствии необходимых документов, указанных в пункте 19 настоящего Административного регламента, несоответствии предоставленных документов требованиям, указанным в пункте 23 настоящего Административного регламента, специалист Росавиации уведомляет заявителя о наличии препятствий для предоставления государственной услуги, объясняет содержание выявленных недостатков в предоставленных документах и предлагает принять меры по их устранению.

Максимальный срок выполнения административной процедуры (действия) составляет 10 минут.

31. Заявка заявителя в электронной форме не регистрируется, так как сведения, содержащиеся в документах, являются информацией ограниченного доступа.

Требования к помещениям, в которых предоставляется государственная услуга, услуга, предоставляемая организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, к месту ожидания и приема заявителей, размещению и оформлению визуальной, текстовой и мультимедийной информации о порядке предоставления таких услуг

32. Здание Росавиации должно быть оборудовано отдельным входом для свободного доступа заявителей.

Вход в здание Росавиации оборудуется пандусами, расширенными проходами, позволяющими обеспечить беспрепятственный доступ инвалидов, включая инвалидов, использующих кресла-коляски.

33. На территории, прилегающей к месторасположению Росавиации, оборудуются места для парковки автотранспортных средств. Количество парковочных мест определяется исходя из интенсивности и количества заявителей, обратившихся в Росавиацию за определенный период.

На стоянке должно быть не менее 10 мест для парковки автомобилей, из них не менее одного места для парковки специальных транспортных средств инвалидов. Доступ заявителей к парковочным местам является бесплатным.

34. Вход в здание Росавиации должен быть оборудован информационной табличкой, содержащей следующую информацию:

наименование;

местонахождение;

режим работы;

адрес официального Интернет-сайта;

телефонные номера и электронный адрес справочной службы.

35. Помещения для предоставления государственной услуги обозначаются табличками с указанием номера кабинета, названия подразделения, фамилии, имени, отчества, должности специалиста Росавиации, предоставляющего государственную услугу.

В указанных помещениях размещаются стенды с информацией, относящейся к предоставлению государственной услуги.

36. Для ожидания приема заявителям отводятся места, оснащенные стульями и столами для возможности оформления документов.

37. Рабочее место специалиста Росавиации оборудуется телефоном, факсом, копировальным аппаратом, компьютером и оргтехникой, позволяющей своевременно и в полном объеме организовать предоставление государственной услуги.

Показатели доступности и качества государственной услуги

38. Показателем доступности государственной услуги является определение исчерпывающего перечня оснований для отказа в ее предоставлении.

39. Показателями качества предоставления государственной услуги является соблюдение срока рассмотрения заявки, снижение количества и сокращение продолжительности взаимодействия заявителя со специалистом Росавиации, предоставляющим государственную услугу. Контроль качества предоставления государственной услуги осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации.

Иные требования, в том числе учитывающие особенности предоставления государственной услуги в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг, и особенности предоставления государственной услуги в электронной форме

40. Предоставление государственной услуги в многофункциональных центрах и в электронной форме не осуществляется.

III. Состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур (действий), требования к порядку их выполнения, в том числе особенности выполнения административных процедур (действий) в электронной форме

41. Предоставление государственной услуги включает следующие административные процедуры:

прием заявки и принятие решения о предоставлении государственной услуги;

рассмотрение заявки и анализ результатов рассмотрения;

принятие решения о признании свидетельства иностранного государства (отказе в признании свидетельств иностранного государства);

оформление и регистрация Свидетельства (отказа в выдаче Свидетельства).

Прием заявки и принятие решения о предоставлении государственной услуги

42. Основанием для начала административной процедуры является подача заявки заявителем в Росавиацию с документами, перечень которых установлен пунктом 19 настоящего Административного регламента.

43. Специалист Росавиации регистрирует заявку в соответствии с требованиями, установленными законодательством Российской Федерации, и принимает решение о предоставлении государственной услуги в соответствии с положениями пункта 30 настоящего Административного регламента.

В случае принятия решения об отказе в предоставлении государственной услуги специалист Росавиции уведомляет заявителя о наличии препятствий для предоставления государственной услуги, объясняет содержание выявленных недостатков в предоставленных

документах и предлагает принять меры по их устранению.

Решение об отказе в приеме заявки сообщается заявителю с указанием причин отказа.

44. Блок-схема предоставления государственной услуги указана в приложении N 3 к настоящему Административному регламенту.

Рассмотрение заявки и анализ результатов рассмотрения

45. Основанием для начала предоставления административной процедуры является регистрация заявки.

46. Специалист Росавиации в процессе рассмотрения заявки и анализа результатов рассмотрения устанавливает:

наличие полного комплекта документов заявителя в соответствии с требованиями настоящего Административного регламента;

состав и качество предоставленных документов, позволяющих провести предварительную оценку.

На основании предоставленных документов специалист Росавиации анализирует информацию о заявителе и указывает при необходимости на недостатки в оформлении документов, а также сроки устранения недостатков.

Если заявителем в назначенные сроки указанные недостатки не устранены, то заявителю отказывается в предоставлении государственной услуги.

47. Специалист Росавиации, установив соответствие (несоответствие) заявки и предоставленных документов требованиям, установленным законодательством Российской Федерации и настоящим Административным регламентом, готовит проект решения о признании (непризнании) свидетельства иностранного государства (далее - проект решения) и передает его начальнику УЛЭ Росавиации для принятия решения о признании свидетельства иностранного государства (отказе в признании свидетельств иностранного государства).

48. Максимальный срок выполнения административной процедуры (действия) составляет два часа с момента предоставления заявки.

Принятие решения о признании свидетельства иностранного государства (отказе в признании свидетельства иностранного государства)

49. Основанием для принятия решения начальником УЛЭ Росавиации о предоставлении государственной услуги является комплексное рассмотрение предоставленных документов и проекта решения.

50. Начальник УЛЭ Росавиации на основании комплексного рассмотрения документов и проекта решения принимает одно из следующих решений:

признание свидетельства иностранного государства;

отказ в признании свидетельства иностранного государства.

51. Основанием для признания свидетельства иностранного государства является соответствие предъявленного заявителем свидетельства иностранного государства стандартам приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции.

Решение об отказе в признании свидетельства иностранного государства принимается начальником УЛЭ Росавиации при несоответствии предъявленного заявителем свидетельства иностранного государства стандартам приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции и (или) неподтверждении авиационными властями иностранного государства - члена ИКАО данных о свидетельстве иностранного государства.

Начальник УЛЭ Росавиации, приняв решение о признании свидетельства иностранного государства (отказе в признании свидетельства иностранного государства), поручает специалисту Росавиации:

оформить Свидетельство в случае принятия решения о признании свидетельства иностранного государства;

оформить отказ в выдаче Свидетельства в случае принятия решения об отказе в

признании свидетельства иностранного государства;

предоставить оформленные документы на подпись.

Максимальный срок выполнения административной процедуры (действия) составляет два часа.

Росавиация вправе сделать запрос авиационным властям иностранного государства - члена ИКАО, выдавшим свидетельство иностранного государства, для подтверждения предоставленных данных. В данном случае срок выполнения административных процедур приостанавливается на период времени, необходимого для получения ответа авиационных властей государства - члена ИКАО.

Оформление и регистрация Свидетельства (отказа в выдаче Свидетельства)

52. Свидетельство (отказ в выдаче Свидетельства) оформляется специалистом Росавиации, подписывается начальником УЛЭ Росавиации, регистрируется и заверяется печатью Росавиации.

Свидетельство вступает в силу с даты его регистрации.

Максимальный срок выполнения административной процедуры (действия) составляет два часа.

53. При отказе в выдаче Свидетельства начальник УЛЭ Росавиации информирует заявителя об отказе письмом (электронной почтой, факсом) не позднее пяти рабочих дней со дня принятия решения с указанием причин отказа.

54. В случае изменения фамилии, имени, отчества заявителя, указанных в выданном Свидетельстве, Росавиацией производится выдача нового Свидетельства в порядке, установленном настоящим Административным регламентом.

IV. Формы контроля за исполнением Административного регламента

Порядок осуществления текущего контроля за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений Административного регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, а также принятием ими решений

55. Текущий контроль за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений Административного регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, а также принятием ими решений осуществляется путем проведения начальником УЛЭ Росавиации проверок соблюдения порядка предоставления специалистами Росавиации государственной услуги.

Периодичность осуществления текущего контроля устанавливается руководителем Росавиации или лицом, исполняющим его обязанности.

Контроль за соблюдением порядка предоставления УЛЭ Росавиации государственной услуги осуществляется вышестоящими должностными лицами Росавиации.

Контроль за соблюдением порядка предоставления Росавиацией государственной услуги осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации.

Порядок и периодичность осуществления плановых и внеплановых проверок полноты и качества предоставления государственной услуги, в том числе порядок и формы контроля за полнотой и качеством предоставления государственной услуги

56. Контроль полноты и качества предоставления государственной услуги включает проведение проверок, выявление и устранение нарушений прав заявителей, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения заявителей, содержащие жалобы на решения, действия (бездействие) должностных лиц Росавиации.

57. По результатам проведенных проверок в случае выявления нарушений прав заявителей осуществляется привлечение виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Проверки полноты и качества предоставления государственной услуги осуществляются на основании актов (приказов) Росавиации.

58. Проверки могут быть плановыми (осуществляться на основании полугодовых или годовых планов работы Росавиации) и внеплановыми.

59. Внеплановые проверки проводятся по конкретному обращению (жалобе) и осуществляются путем проведения должностными лицами Росавиации проверок соблюдения и исполнения специалистами Росавиации положений настоящего Административного регламента и других нормативных правовых актов Российской Федерации.

Ответственность должностных лиц федерального органа исполнительной власти за решения и действия (бездействие), принимаемые (осуществляемые) ими в ходе предоставления государственной услуги

60. Персональная ответственность должностных лиц Росавиации закрепляется в их должностных регламентах в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Положения, характеризующие требования к порядку и формам контроля за предоставлением государственной услуги

61. Для проведения проверки полноты и качества предоставления государственной услуги формируется комиссия.

Результаты деятельности комиссии оформляются протоколами, в которых отмечаются выявленные недостатки и предложения по их устранению.

Для осуществления контроля за предоставлением государственной услуги граждане, их объединения и организации имеют право направлять в Минтранс России, уполномоченный орган в области гражданской авиации индивидуальные и коллективные обращения с предложениями, рекомендациями по совершенствованию качества и порядка предоставления государственной услуги, а также заявления и жалобы с сообщением о нарушении ответственными должностными лицами, предоставляющими государственную услугу, требований настоящего Административного регламента, законодательных и иных нормативных правовых актов.

V. Досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) органа, предоставляющего государственную услугу, а также его должностных лиц

Информация для заявителя о его праве подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Росавиации, а также специалиста Росавиации, ответственного за выполнение административных процедур, связанных с предоставлением государственной услуги

62. В соответствии со статьями 11.1, 11.2 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» заявитель вправе обжаловать решение и (или) действие (бездействие) Росавиации, а также специалиста Росавиации, ответственного за выполнение административных процедур, связанных с предоставлением государственной услуги.

Предмет жалобы

63. Порядок обжалования действий (бездействия) и решений Росавиации, должностных лиц Росавиации в ходе предоставления государственной услуги устанавливается в соответствии с законодательством Российской Федерации.

64. Заявитель может обратиться с жалобой в следующих случаях:

нарушение срока регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги;

нарушение срока предоставления государственной услуги;

требование у заявителя документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги;

отказ в приеме документов, предоставление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги у заявителя;

отказ в предоставлении государственной услуги, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

затребование с заявителя при предоставлении государственной услуги платы, не предусмотренной нормативными правовыми актами Российской Федерации;

отказ Росавиации, специалиста Росавиации в исправлении допущенных опечаток и ошибок в выданном Свидетельстве или нарушение установленного срока внесения исправлений.

Решения Росавиации, принятые в ходе предоставления государственной услуги, могут быть обжалованы в Министерство транспорта Российской Федерации по адресу: г. Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1.

65. Заявители могут обжаловать действия (бездействие) должностных лиц:

Росавиации - руководителю Росавиации, в Министерство транспорта Российской Федерации;

руководителя Росавиации, в том числе в связи с непринятием основанных на законодательстве Российской Федерации мер в отношении действий или бездействия должностных лиц Росавиации, - в Министерство транспорта Российской Федерации.

66. Заявители имеют право обратиться с жалобой лично или направить письменное обращение, жалобу (претензию), получить информацию и документы, необходимые для обоснования и рассмотрения жалобы (претензии).

Органы государственной власти и уполномоченные на рассмотрение жалобы должностные лица, которым может быть направлена жалоба

67. Жалоба подается в Росавиацию на имя руководителя Росавиации, его заместителя или лица, исполняющего его обязанности, в письменной форме на бумажном носителе или в форме электронного документа.

Порядок подачи и рассмотрения жалобы

Жалоба может быть направлена по почте, на официальный Интернет-сайт Росавиации, в федеральную государственную информационную систему «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», а также может быть принята при личном приеме заявителя.

68. В жалобе указывается:

специалист Росавиации, начальник УЛЭ Росавиации, другое должностное лицо Росавиации, решения и действия (бездействие) которых обжалуются;

фамилия, имя, отчество заявителя (последнее - при наличии), сведения о месте жительства, а также номер (номера) контактного телефона, адрес (адреса) электронной почты (при наличии) и почтовый адрес, на который должен быть направлен ответ заявителю;

сведения об обжалуемых решениях и действиях (бездействии) Росавиации либо должностного лица Росавиации;

доводы, на основании которых заявитель не согласен с решением и действием (бездействием) Росавиации либо должностного лица Росавиации;

личная подпись и дата.

В случае необходимости в подтверждение своих доводов заявитель прилагает к письменному обращению документы и материалы либо их копии.

69. Поступившая в Росавиацию жалоба с резолюцией руководителя Росавиации, его заместителя или лица, исполняющего его обязанности, незамедлительно направляется ответственному за рассмотрение жалоб уполномоченному специалисту Росавиации.

Уполномоченным на рассмотрение жалоб специалистом Росавиации не может быть специалист Росавиации, действие (бездействие) которого обжалуется.

70. Уполномоченный на рассмотрение жалоб специалист Росавиации с учетом срока, установленного пунктом 71 настоящего Административного регламента, рассматривает ее, проводит внеплановую проверку с целью выявления и устранения нарушений прав заявителя и представляет на имя руководителя Росавиации, его заместителя или лица, исполняющего его обязанности, докладную записку с предложениями о принятии мер, направленных на удовлетворение жалобы либо по мотивированному отказу в таком удовлетворении, и проект письма заявителю о результатах рассмотрения жалобы.

В случае установления в ходе или по результатам рассмотрения жалобы признаков состава административного правонарушения или преступления уполномоченный на рассмотрение жалоб специалист Росавиации незамедлительно направляет за подписью руководителя Росавиации, его заместителя или лица, исполняющего его обязанности, имеющиеся материалы и копию жалобы заявителя в органы прокуратуры.

Сроки рассмотрения жалобы

71. Жалоба, поступившая в Росавиацию, подлежит рассмотрению уполномоченным на рассмотрение жалоб специалистом Росавиации в течение 15 рабочих дней с даты ее поступления в Росавиацию до даты информирования заявителя о результатах рассмотрения жалобы, а в случае обжалования отказа Росавиацией или ее должностного лица в приеме документов у заявителя либо в исправлении допущенных опечаток и ошибок или в случае обжалования нарушения установленного срока таких исправлений - в течение пяти рабочих дней с даты ее поступления в Росавиацию.

Все обращения об обжаловании действий (бездействия) и решений, осуществляемых (принятых) в ходе предоставления государственной услуги на основании настоящего Административного регламента, фиксируются в книге учета обращений с указанием:

принятых решений;

проведенных действий по предоставлению сведений и (или) применению административных мер ответственности к должностному лицу, ответственному за действие (бездействие) и решение, принятые в ходе предоставления государственной услуги, повлекшие за собой жалобу заявителя.

72. Обращение (жалоба) заявителя не рассматривается в случае, если в обращении (жалобе) не указана фамилия направившего обращение (жалобу) и почтовый адрес, на который должен быть направлен ответ.

Перечень оснований для приостановления рассмотрения жалобы в случае, если возможность приостановления предусмотрена законодательством Российской Федерации

73. Основания для приостановления рассмотрения жалобы отсутствуют.

74. По результатам рассмотрения жалобы руководитель Росавиации, его заместитель или лицо, исполняющее его обязанности, принимает одно из следующих решений:

1) удовлетворить жалобу, в том числе в форме отмены принятого решения, исправления допущенных органом, предоставляющим государственную услугу, опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах, а также в иных формах;

2) отказать в удовлетворении жалобы.

Порядок информирования заявителя о результатах рассмотрения жалобы

75. Не позднее одного рабочего дня, следующего за днем принятия решения, заявителю в письменной форме и по желанию заявителя в форме электронного документа направляется мотивированный ответ о результатах рассмотрения жалобы и принятых мерах.

Порядок обжалования решения по жалобе

76. В случае если заявитель не удовлетворен решением, принятым в ходе рассмотрения жалобы должностными лицами Росавиации, или решение ими не было принято, то заявитель вправе обратиться в Министерство транспорта Российской Федерации по адресу, указанному в абзаце девятом пункта 64 настоящего Административного регламента, или обжаловать принятое решение в судебном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Право заявителя на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы

77. Заявитель имеет право на получение исчерпывающей информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы.

Способы информирования заявителя о порядке подачи и рассмотрения жалобы

78. Информация о порядке подачи и рассмотрения жалобы размещается на официальном сайте Росавиации, Едином портале государственных услуг, на стендах в здании Росавиации, а также может быть сообщена заявителю специалистом Росавиации при личном обращении, с использованием средств Интернета, почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

Приложение N 1
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по признанию
свидетельств иностранного
государства, выданных лицу из числа
авиационного персонала гражданской
авиации согласно перечням
специалистов (п. 15)

Рекомендуемый образец

СВИДЕТЕЛЬСТВО
о признании свидетельства иностранного государства,
выданного лицу из числа авиационного персонала
гражданской авиации согласно перечням специалистов

Выдано гражданину _____
(государство)

_____
(фамилия)

_____
(имя, отчество)

_____
(обязанности на борту, тип воздушного судна)
в том, что Федеральное агентство воздушного транспорта признает свидетельство иностранного государства серии ____ N _____ выданное

_____
(наименование органа, выдавшего свидетельство иностранного государства)
и внесенным в свидетельство иностранного государства квалификационным и особым отметкам на период с «__» _____ 20__ г. по «__» _____ 20__ г.

Действительно по предъявлении свидетельства иностранного государства серии _____ N _____

Начальник УЛЭ Росавиации _____

М.П. «__» _____ 20__ г.

Приложение N 2
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по признанию
свидетельств иностранного
государства, выданных лицу из числа
авиационного персонала гражданской
авиации согласно перечням
специалистов (п. 19)

Форма

Росавиация

ЗАЯВКА
на получение свидетельства о признании свидетельства иностранного государства, выданного лицу из числа авиационного персонала гражданской авиации согласно перечням специалистов

_____
(фамилия, имя, отчество)
_____
Проживающий по адресу:
_____
_____
Телефон: _____ Факс: _____ E-mail: _____
прошу выдать свидетельство о признании свидетельства иностранного государства, серии _____ N _____ выданное _____
_____
(наименование органа, выдавшего свидетельство (лицензию, сертификат))
и внесенным в свидетельство иностранного государства квалификационным и особым отметкам.

Заявитель _____
(подпись, инициалы, фамилия)

«__» _____ 20__ г.

Приложение N 3
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по признанию
свидетельств иностранного
государства, выданных лицу из числа
авиационного персонала гражданской
авиации согласно перечням
специалистов (п. 44)

БЛОК-СХЕМА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ

Прием заявки и принятие решения о предоставлении государственной услуги

↓

Рассмотрение заявки и анализ результатов рассмотрения

↓

Принятие решения о признании свидетельства иностранного государства (отказе в признании свидетельств иностранного государства)

↓

Оформление и регистрация Свидетельства (отказа в выдаче Свидетельства)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 25 ноября 2011 г. N 293

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 26.04.2012 N 119,
от 12.05.2014 N 124, от 21.07.2016 N 203, от 14.02.2017 N 49)

В соответствии с пунктом 134 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649; 2011, N 37, ст. 5255; N 40, ст. 5555), подпунктами «д», «е» пункта 9 Федеральных авиационных правил поиска и спасания в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2008 г. N 530 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 29 (ч. II), ст. 3525; 2009, N 51, ст. 6332; 2011, N 5, ст. 741), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации».

2. Приказ Федеральной аэронавигационной службы от 14 ноября 2007 г. N 108 «Об утверждении типовых Технологий работы диспетчеров органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при аэронавигационном обслуживании пользователей воздушного пространства Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2007 г., регистрационный N 10797) признать утратившим силу.

3. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 60 дней со дня официального опубликования.

И.о. Министра
С.А.АРИСТОВ

Приложение

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФАП-293)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 26.04.2012 N 119,
от 12.05.2014 N 124, от 21.07.2016 N 203, от 14.02.2017 N 49)

I. Общие положения

1.1. Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (далее - Правила) разработаны во исполнение пункта 134 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649), подпунктов «д», «е» пункта 9 Федеральных авиационных правил поиска и спасания в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2008 г. N 530 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 29 (ч. II), ст. 3525; 2009, N 51, ст. 6332; 2011, N 5, ст. 741), с учетом национальной практики в области организации воздушного движения, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

1.2. Настоящие Правила обязательны для исполнения в Российской Федерации пользователями воздушного пространства Российской Федерации, органами обслуживания воздушного движения (далее - орган ОВД), осуществляющими обслуживание воздушного движения в установленных для них зонах и районах, иными органами и организациями, участвующими в обеспечении полетов воздушных судов, за исключением пользователей воздушного пространства и органов управления полетами государственной авиации и экспериментальной авиации в воздушном пространстве, выделенном для этих видов авиации, где настоящие Правила применяются в обязательном порядке для обслуживания воздушного движения гражданских воздушных судов.

1.3. В воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, организация воздушного движения осуществляется в соответствии со Стандартами, установленными Конвенцией о Международной гражданской авиации.

1.4. Организация воздушного движения при полетах гражданских воздушных судов на аэродромах совместного базирования и аэродромах совместного использования осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

1.5. В настоящих Правилах используются термины и определения, которые приведены в приложении к настоящим Правилам.

II. Основы организации воздушного движения

2.1. Организация воздушного движения представляет собой динамичный и комплексный процесс обслуживания воздушного движения, организации потоков воздушного движения и воздушного пространства, осуществляемый безопасным, экономичным и эффективным образом путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии всех заинтересованных сторон и с использованием бортовых и наземных функций.

2.2. Задачей организации воздушного пространства, осуществляемой органами ОВД в соответствующих зонах и районах, является определение либо согласование границ элементов структуры воздушного пространства и классификации воздушного пространства, которые устанавливаются в порядке, предусмотренном Федеральными правилами

использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138.

2.2.1. При определении границ элементов структуры органы ОВД учитывают:

государственные приоритеты в использовании воздушного пространства;

возможности органа ОВД по обеспечению приемлемого уровня безопасности полетов и безопасности использования воздушного пространства при обслуживании воздушного движения;

интересы пользователей воздушного пространства.

2.2.2. Элементы структуры воздушного пространства, предусматривающие запрещение или ограничение движения потока воздушных судов, а также период их действия учитываются органом ОВД при его организации и обслуживании воздушного движения.

2.3. Организация потоков воздушного движения представляет собой деятельность по организации безопасных, упорядоченных и ускоренных потоков воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности органов ОВД и соответствия объемов воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим органом ОВД.

2.3.1. Основными задачами организации потоков воздушного движения являются:

максимальное удовлетворение запросов пользователей воздушного пространства на использование воздушного пространства;

защита органов ОВД от превышений пропускной способности;

обеспечение необходимого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения.

2.3.2. Меры по регулированию организации потоков воздушного движения не применяются:

к воздушным судам, подвергшимся незаконному вмешательству;

к воздушным судам, выполняющим поисково-спасательные полеты, полеты с целью оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также в медицинских и других гуманитарных целях;

к полетам воздушных судов под литерами «А» и «К»;

к воздушным судам, выполняющим специально заявленные государственными органами полеты.

2.3.3. Пропускная способность для диспетчерских пунктов (секторов) выражается количеством воздушных судов в час, которые обслуживаются в данном воздушном пространстве.

2.3.4. При оценке (расчете) пропускной способности учитываются следующие факторы:

а) вид предоставляемого обслуживания воздушного движения;

б) сложность структуры диспетчерского района, диспетчерского пункта (сектора);

в) рабочая нагрузка на диспетчера, включая выполняемые задачи по обслуживанию воздушного движения и координации;

г) типы используемых систем связи, навигации и наблюдения, степень их технической надежности и готовности, а также готовности резервных систем;

д) наличие автоматизированных систем и комплексов обслуживания воздушного движения, а также функций предупреждения;

е) любой другой фактор или элемент, обуславливающий рабочую нагрузку на диспетчера.

2.3.5. Количество воздушных судов, обслуживаемых органом ОВД, не должно превышать числа воздушных судов, управление полетом которых может безопасно обеспечиваться органом ОВД в превалирующих условиях.

С тем чтобы определить максимальное количество воздушных судов, которое может безопасно обслуживаться, соответствующему поставщику аэронавигационного обслуживания следует оценить (рассчитать) и заявить пропускную способность для

диспетчерских районов, диспетчерских пунктов (секторов).

2.3.6. Пропускная способность выражается соответствующими нормативами пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), которые рассчитываются по методике определения нормативов пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), утверждаемой руководящим органом Единой системы.

2.3.7. Поставщики аэронавигационного обслуживания периодически проводят оценку пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов). Нормативы пропускной способности рассчитываются с целью регулирования нагрузки и недопущения случаев систематических перегрузок персонала обслуживания воздушного движения. Нормативы пропускной способности используются на этапах стратегического, предтактического и тактического планирования, а также при обслуживании воздушного движения для принятия оперативных решений по устранению возможных перегрузок органов ОВД.

2.3.8. В том случае, когда потребности воздушного движения регулярно превышают пропускную способность органов ОВД, вызывая продолжительные и частые задержки, поставщик аэронавигационного обслуживания:

а) применяет меры, нацеленные на максимальное использование пропускной способности;

б) разрабатывает планы по повышению пропускной способности, рассчитанные на фактические или прогнозируемые потребности.

2.3.9. Орган ОВД при фактическом превышении пропускной способности имеет право ограничить вход в конкретный объем (сектор) воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 2.3.2 настоящих Правил.

2.3.10. В целях обеспечения безопасности полетов при ОВД не допускается планирование использования воздушного пространства с превышением заявленной органом ОВД пропускной способности.

2.4. Задачами обслуживания воздушного движения в зависимости от вида обслуживания являются:

а) предотвращение столкновений между воздушными судами;

б) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;

в) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

г) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;

д) уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

III. Обслуживание воздушного движения

3.1. Обслуживание воздушного движения представляет собой общий термин и состоит из следующих трех видов обслуживания:

диспетчерского обслуживания;

полетно-информационного обслуживания;

аварийного оповещения.

3.1.1. Диспетчерское обслуживание предназначено для решения задач, указанных в подпунктах «а», «б» и «в» пункта 2.4 настоящих Правил, и подразделяется в зависимости от этапа полета на:

а) районное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания контролируемых полетов, кроме тех этапов каждого из таких полетов, которые указаны в подпунктах «б» и «в» настоящего пункта, для решения задач «а» и «в» пункта 2.4 настоящих Правил;

б) диспетчерское обслуживание подхода: обеспечение диспетчерского обслуживания этапов контролируемых полетов, которые связаны с прибытием и вылетом, для решения

задач «а» и «в» пункта 2.4 настоящих Правил;

в) аэродромное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания аэродромного движения, кроме этапов полетов, указанных в подпункте «б» настоящего пункта, для решения задач «а», «б» и «в» пункта 2.4 настоящих Правил.

3.1.2. Полетно-информационное обслуживание предназначено для решения задачи, указанной в подпункте «г» пункта 2.4 настоящих Правил.

3.1.3. Аварийное оповещение, которое предназначено для решения задачи, указанной в подпункте «д» пункта 2.4 настоящих Правил.

3.1.4. Потребность в обслуживании воздушного движения определяется с учетом:

а) типов соответствующего воздушного движения;

б) плотности воздушного движения;

в) метеорологических условий;

г) других факторов, которые могут иметь к этому отношение.

3.1.5. В случае принятия решения о введении обслуживания воздушного движения в конкретных частях воздушного пространства или на конкретных аэродромах эти части воздушного пространства или эти аэродромы определяются исходя из вида обслуживания воздушного движения, которое должно обеспечиваться следующим образом:

а) части воздушного пространства, в которых принято решение обеспечивать полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение, определяются как районы полетной информации;

б) части воздушного пространства, в которых принято решение обеспечивать полеты диспетчерским обслуживанием, определяются как диспетчерские районы или диспетчерские зоны;

в) аэродромы, на которых принято решение обеспечивать диспетчерское обслуживание движения в районе аэродрома, определяются как контролируемые аэродромы.

3.1.6. При обслуживании воздушного движения в воздушном пространстве Российской Федерации основным режимом вторичной радиолокации является международный режим работы системы вторичной радиолокации, работающей в режиме «RBS». В случае отсутствия на воздушном судне бортового ответчика, работающего в режиме «RBS», или если вторичный радиолокатор, обеспечивающий радиолокационной информацией орган ОВД, не работает в режиме «RBS», по указанию органа ОВД обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием отечественного режима работы системы вторичной радиолокации - режима «УВД».

3.1.7. Обслуживание воздушного движения осуществляется по Всемирному координированному времени (далее - УТЦ).

3.1.8. Обслуживание воздушного движения осуществляется путем передачи органами ОВД экипажам воздушных судов диспетчерских указаний, разрешений, рекомендаций и информации.

3.1.9. Диспетчерское обслуживание осуществляется в пределах контролируемого воздушного пространства, установленного в соответствии с классификацией воздушного пространства, и на контролируемых аэродромах.

3.1.10. Орган ОВД, осуществляющий диспетчерское обслуживание, должен располагать информацией о предполагаемом движении каждого воздушного судна или его изменениях, а также последней информацией о фактическом ходе полета каждого воздушного судна, в соответствии с которой:

определяет сравнительное местоположение воздушных судов (о которых он оповещен) относительно друг друга;

принимает решения по обеспечению установленных интервалов эшелонирования и предотвращению столкновений воздушных судов в воздухе и на земле;

при необходимости согласовывает свои действия с диспетчерами смежных органов ОВД в случаях, когда обслуживаемое воздушное судно может создать конфликтную ситуацию с другими воздушными судами, выполняющими полет под контролем

диспетчеров смежных органов ОВД, а также перед передачей воздушного судна им на обслуживание воздушного движения.

3.2. Обслуживание воздушного движения обеспечивается органами ОВД поставщиков аэронавигационного обслуживания, которые создаются и определяются следующим образом:

а) органы диспетчерского обслуживания - для предоставления диспетчерского обслуживания, полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах диспетчерских районов, диспетчерских зон и контролируемых аэродромов;

б) органы полетно-информационного обслуживания - для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах районов полетной информации, если ответственность за обеспечение такого обслуживания не возлагается на орган диспетчерского обслуживания воздушного движения.

3.2.1. С целью равномерного распределения нагрузки на диспетчеров воздушное пространство, в котором орган ОВД предоставляет диспетчерское обслуживание, разделяется на диспетчерские пункты (секторы), при этом:

а) для каждого диспетчерского пункта (сектора) определяется своя зона ответственности по обслуживанию воздушного движения;

б) диспетчерский пункт (сектор) состоит из одного или нескольких рабочих мест.

3.2.2. Организационная структура органа ОВД определяется поставщиком аэронавигационного обслуживания, количество диспетчерских пунктов (секторов) и рабочих мест в организационной структуре оперативного органа ОВД определяется с учетом обоснования обеспечения приемлемого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения поставщиком аэронавигационного обслуживания по согласованию с руководящими органами Единой системы.

3.2.3. Структура органов ОВД по количеству диспетчерских пунктов, секторов ОВД и рабочих мест, а также численность персонала органов ОВД должны обеспечивать выполнение задач обслуживания воздушного движения в установленной части воздушного пространства при обеспечении приемлемого уровня безопасности полетов при обслуживании воздушного движения с соблюдением требований Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников, осуществляющих управление воздушным движением гражданской авиации Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 30 января 2004 г. N 10 (зарегистрирован Минюстом России 25 февраля 2004 г., регистрационный N 5580), и учетом типовых нормативов численности оперативных органов Единой системы, утверждаемых руководящим органом Единой системы.

3.2.4. Объединение диспетчерских пунктов (секторов) допускается по решению руководителя полетов дежурной смены в период малой интенсивности воздушного движения и низкой рабочей нагрузке на диспетчеров органа ОВД при условии, если зоны ответственности диспетчерских пунктов (секторов) являются смежными и имеют одинаковое (однотипное) радиотехническое оборудование.

3.2.5. Временное объединение зон ответственности диспетчерских пунктов (секторов), а также особенности обслуживания воздушного движения на объединенном диспетчерском пункте (секторе) вводятся локальным актом соответствующего органа ОВД.

3.2.6. Во всех случаях для работы на объединенных диспетчерских пунктах (секторах) персонал обслуживания воздушного движения должен иметь допуск к самостоятельной работе на каждом из совмещаемых диспетчерских пунктов (секторов).

3.2.7. Не допускается возложение на диспетчеров, занятых районным диспетчерским обслуживанием, и/или диспетчерским обслуживанием подхода, и/или аэродромным диспетчерским обслуживанием, функциональных обязанностей, не имеющих прямого отношения к диспетчерскому обслуживанию и решаемым при этом задачам.

3.2.8. Режим работы органов ОВД на аэродромах должен обеспечивать постоянно действующий регламент работы данного аэродрома, опубликованный в установленном порядке.

3.2.9. Районное диспетчерское обслуживание предоставляется круглосуточно.

3.2.10. Руководящий состав органов ОВД разрабатывает технологии работы диспетчеров на конкретных диспетчерских пунктах (секторах), рабочих местах диспетчеров на основе положений настоящих Правил с учетом местных условий и местных особенностей обслуживания воздушного движения, методик использования соответствующих технических средств и возможности обмена данными о движении воздушных судов в режиме реального времени.

При наличии на рабочем месте диспетчера электронных средств процедурного контроля за движением воздушных судов технология работы диспетчера разрабатывается с учетом технических условий на данное оборудование.

Структурная схема построения технологии работы диспетчеров должна содержать следующие основные разделы: общие положения; подготовка к дежурству и прием дежурства; рубежи приема/передачи обслуживания воздушного движения; порядок координации и взаимодействия со смежными органами ОВД, диспетчерскими пунктами (секторами); особенности обслуживания воздушного движения; особенности обслуживания воздушного движения при полетах в особых условиях и особых случаях в полете; необходимые приложения.

3.2.11. Наряду с технологией работы диспетчеров для каждого диспетчерского пункта (сектора) разрабатываются технологии работы диспетчеров при объединении функций диспетчерских пунктов (секторов).

3.2.12. Обслуживание воздушного движения (управление полетами) при одновременных полетах государственных (экспериментальных) и гражданских воздушных судов на аэродроме совместного базирования или аэродроме совместного использования осуществляет объединенная группа обслуживания (управления полетами) воздушного движения, состоящая из группы руководства полетами государственной (экспериментальной) авиации и дежурной смены диспетчеров гражданской авиации.

3.2.13. На аэродроме совместного базирования или аэродроме совместного использования объединенная группа обслуживания (управления полетами) воздушного движения может не создаваться. В этом случае обслуживание воздушного движения (управление полетами) осуществляется группой руководства полетами государственной (экспериментальной) авиации либо дежурной сменой диспетчеров УВД гражданской авиации.

3.2.14. В случае, предусмотренном пунктом 3.2.13 настоящих Правил, все должностные лица группы руководства полетами государственной авиации должны быть допущены к обслуживанию воздушного движения гражданских воздушных судов в соответствии с требованиями, установленными для гражданской авиации, а должностные лица дежурной смены диспетчеров УВД гражданской авиации - к управлению государственными (экспериментальными) воздушными судами в соответствии с требованиями, установленными для государственной (экспериментальной) авиации.

3.2.15. Требование, предусмотренное пунктом 3.2.14 настоящих Правил, не распространяется на аэродромы совместного базирования аэропортов гражданской авиации.

3.2.16. Часы и другие регистрирующие время приборы в органах обслуживания воздушного движения по мере необходимости проверяются для обеспечения того, чтобы они показывали время с точностью в пределах +/- 30 секунд от УТЦ. В тех случаях, когда орган обслуживания воздушного движения использует линию передачи данных, часы и другие регистрирующие время приборы по мере необходимости проверяются для обеспечения того, чтобы они показывали время с точностью в пределах 1 секунды от УТЦ.

3.3. Диспетчерским обслуживанием обеспечиваются:

а) все полеты по правилам полетов по приборам (далее - ППП) в воздушном пространстве классов А и С;

б) все полеты по правилам визуальных полетов (далее - ПВП) в воздушном пространстве класса С;

в) все виды аэродромного движения на контролируемых аэродромах.

3.3.1. Органы диспетчерского обслуживания подразделяются на органы районного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания.

3.3.2. Районное диспетчерское обслуживание обеспечивается:

а) районным диспетчерским центром (далее - РДЦ), районным центром (далее - РЦ), местным диспетчерским пунктом (далее - МДП);

б) органом, предоставляющим диспетчерское обслуживание подхода (диспетчерский пункт подхода) в диспетчерском районе ограниченных размеров, который установлен главным образом для обеспечения диспетчерского обслуживания подхода, когда не создан районный диспетчерский центр, районный центр и/или МДП.

3.3.3. Диспетчерское обслуживание подхода обеспечивается:

а) диспетчерским пунктом аэродрома (аэродромным диспетчерским центром), или районным диспетчерским центром, или районным центром в случае объединения в рамках ответственности одного органа функции диспетчерского обслуживания подхода с функциями аэродромного диспетчерского обслуживания или районного диспетчерского обслуживания;

б) диспетчерским органом подхода (диспетчерский пункт подхода) в случае создания отдельного органа.

3.3.4. Аэродромное диспетчерское обслуживание обеспечивается одним или несколькими диспетчерскими пунктами аэродрома или аэродромными диспетчерскими центрами.

3.3.5. Районный диспетчерский центр осуществляет обслуживание в установленных границах. РДЦ состоит из одного или нескольких секторов. Функции каждого отдельного сектора РДЦ могут выполняться на одном или нескольких рабочих местах диспетчеров в зависимости от рабочей загрузки сектора.

3.3.6. Диспетчерский пункт подхода осуществляет обслуживание воздушного движения в установленных границах. Диспетчерский пункт подхода состоит из одного или нескольких секторов. Функции каждого отдельного сектора могут выполняться на одном или нескольких рабочих местах диспетчеров в зависимости от рабочей загрузки сектора.

3.3.7. Аэродромное диспетчерское обслуживание осуществляется на аэродроме и вблизи аэродрома в границах диспетчерской зоны.

3.3.8. Аэродромное диспетчерское обслуживание в зависимости от интенсивности или сложности воздушного движения осуществляется, как правило, с диспетчерского пункта «Вышка», в организационной структуре которого могут находиться секторы (направления) с определенной для каждого из них зоной ответственности, либо осуществляется с самостоятельных диспетчерских пунктов: диспетчерский пункт круга (далее - ДПК); стартовый (вспомогательный стартовый) диспетчерский пункт (далее - СДП, ВСДП); пункт диспетчера посадки (далее - ПДП); диспетчерский пункт руления (далее - ДПР); пункт диспетчера старта и руления (далее - ПДСР); диспетчерский пункт системы посадки (далее - ДПСП), объединяющий зоны ответственности ДПК и ПДП, либо при необходимости в сочетании с диспетчерского пункта «Вышка» и с самостоятельных диспетчерских пунктов, перечисленных в настоящем пункте, для обслуживания воздушного движения:

по аэродромному кругу полетов;

на предпосадочной прямой и/или взлетно-посадочной полосе (далее - ВПП);

на площади маневрирования, исключая ВПП.

3.3.9. В случае одновременного использования нескольких ВПП на аэродроме при необходимости организуются рабочие места диспетчеров на каждую ВПП.

3.3.10. Диспетчерский пункт (сектор), осуществляющий обслуживание воздушного движения на ВПП, при выполнении работ на летной полосе:

дает разрешение на выезд технических и других автотранспортных средств на летную полосу только с разрешения руководителя полетов;

информирует руководителя полетов и при наличии диспетчера, осуществляющего обслуживание воздушного движения на предпосадочной прямой, о начале и окончании

работ на летной полосе;

заблаговременно, до расчетного (уточненного) времени посадки воздушного судна, а также непосредственно перед взлетом воздушного судна дает команду на освобождение летной полосы от технических и других автотранспортных средств и контролирует выполнение этой команды;

немедленно докладывает руководителю полетов о прекращении (неустойчивой) связи с руководителем работ на летной полосе и недостатках в работе светосигнального оборудования летной полосы.

3.3.11. В аварийной обстановке и/или в случае прекращения (неустойчивой) связи с руководителем работ на летной полосе мигание огнями ВПП является сигналом о необходимости немедленного освобождения ВПП.

3.3.12. На крупных аэродромах с большой площадью перрона, когда орган, предоставляющий аэродромное диспетчерское обслуживание, не может наблюдать за всем перроном из-за сложности его конфигурации, по решению главного оператора аэропорта может дополнительно создаваться специальное подразделение по обеспечению управления на перроне. В этом случае следует обязательно заключить конкретные соглашения между соответствующим органом ОВД и главным оператором аэропорта и подробно оговорить соответствующие зоны ответственности на аэродроме, а также процедуры, которые необходимо соблюдать при обслуживании наземного движения.

3.3.13. На небольших и средних аэродромах, где орган, предоставляющий аэродромное диспетчерское обслуживание, может вести наблюдение за всем перроном, организация управления на перроне, как правило, осуществляется этим органом, так как это позволяет сохранить единство обслуживания и избежать смены ответственности за обслуживание в переходной зоне между перроном и площадью маневрирования.

3.3.14. При интенсивном воздушном движении и сложной организации воздушного пространства в районе аэродрома (аэроузла) может быть дополнительно организован пункт обслуживания вылета («Деливери») с выделением отдельной частоты радиосвязи и возложением функциональных обязанностей по выдаче информации о маршруте выхода; оперативной информации об ограничениях, запретах по коридорам, трассам и аэродромам назначения и запасным; информации о режиме; информации об изменении на аэродроме вылета (назначения, запасном или по маршруту полета) метеоусловий, которые не соответствуют правилам принятия решения на вылет или влияют на правила движения по маршруту; предупреждения о неблагоприятных атмосферных условиях; код индивидуального опознавания вторичного обзорного радиолокатора (при необходимости) и иной информации, связанной с безопасным выполнением полета.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

3.3.15. На диспетчерских пунктах (секторах) в зависимости от рабочей нагрузки могут дополнительно организовываться рабочие места диспетчеров-ассистентов по планированию и координации.

3.3.16. Устройства, регистрирующие внутренние переговоры и звуковой фон на рабочих местах диспетчеров управления воздушным движением, сохраняют записанную информацию, по крайней мере, в течение последних 24 часов работы.

3.4. Полетно-информационное обслуживание воздушного движения и аварийное оповещение обеспечивают:

а) в пределах воздушного пространства класса G районов полетной информации: центры полетной информации, если ответственность за обеспечение такого обслуживания не возложена на орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, имеющий необходимые средства для осуществления таких функций;

б) в пределах контролируемого воздушного пространства классов A и C (диспетчерских районов и диспетчерских зон) и на контролируемых аэродромах: соответствующие органы диспетчерского обслуживания.

3.5. Границы зоны ответственности для каждого органа обслуживания воздушного движения устанавливаются руководящим органом Единой системы.

3.5.1. Границы отдельных секторов в структуре одного органа обслуживания воздушного движения устанавливаются поставщиками аэронавигационного обслуживания.

В тех случаях, когда в одном органе ОВД или диспетчерском пункте (секторе) имеется несколько рабочих мест диспетчеров, определяются обязанности для каждого диспетчера.

3.5.2. Рубежи передачи обслуживания воздушного движения устанавливаются, как правило, на границах диспетчерских зон и районов в пределах устойчивого поля радиосвязи и наблюдения и указываются в технологиях работы диспетчеров, и публикуются в документах аэронавигационной информации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

3.5.3. Обслуживание воздушного движения начинается при входе воздушного судна в закрепленное за органом ОВД воздушное пространство и заканчивается при выходе воздушного судна из него.

В отдельных случаях рубеж передачи обслуживания воздушного движения может быть смещен в каждом конкретном случае по времени или в такую точку, которые были согласованы между двумя смежными органами ОВД.

3.5.4. Рубежи передачи обслуживания воздушного движения между смежными органами районного диспетчерского обслуживания, а также между районными диспетчерскими центрами (районными центрами) Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации с органами ОВД сопредельных государств определяются в соответствующих соглашениях о процедурах взаимодействия между этими органами ОВД.

3.5.5. Обслуживание воздушного движения передается одним органом ОВД другому следующим образом:

а) между двумя органами, обеспечивающими районное диспетчерское обслуживание: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания в одном диспетчерском районе органу районного диспетчерского обслуживания в соседнем диспетчерском районе при пересечении общей границы диспетчерских районов в точке (пункте), на эшелоне и в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

б) между органом, обеспечивающим районное диспетчерское обслуживание, и органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода: обслуживание воздушного движения передается органом районного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода и наоборот в точке, на эшелоне или в момент времени, которые согласованы между этими двумя органами;

в) между органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и органом, обеспечивающим аэродромное диспетчерское обслуживание:

обслуживание воздушного движения прибывающего воздушного судна передается органом диспетчерского обслуживания подхода органу аэродромного диспетчерского обслуживания, когда это воздушное судно:

находится на рубеже передачи обслуживания воздушного движения и считается, что оно сможет завершить заход на посадку и выполнить посадку визуально по наземным ориентирам; или

находится в установленной (согласованной) основной точке (предписанном пункте) или на предписанном эшелоне.

Обслуживание воздушного движения вылетающего воздушного судна передается органом аэродромного диспетчерского обслуживания органу диспетчерского обслуживания подхода:

если в районе аэродрома преобладают визуальные метеорологические условия, - перед выходом воздушного судна из района аэродрома, перед переходом воздушного судна к полету в метеорологических условиях полета по приборам или когда воздушное судно находится в установленной (согласованной) основной точке (в предписанном пункте) или на предписанном эшелоне, как это указано в технологии работы диспетчера органа ОВД;

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

если на аэродроме преобладают метеорологические условия полета по приборам, - непосредственно после отрыва воздушного судна от поверхности или когда воздушное судно находится в предписанном пункте или на предписанном эшелоне, как это указано в технологии работы диспетчера органа ОВД.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Между диспетчерскими пунктами (секторами) или рабочими местами диспетчеров в одном органе ОВД обслуживание воздушного движения передается от одного диспетчерского сектора (с одного рабочего места диспетчера) в другой диспетчерский сектор (на другое рабочее место диспетчера) в одном органе ОВД в пункте, на эшелоне или в момент времени, определяемые технологиями работы диспетчеров органа ОВД, и публикуемыми документами аэронавигационной информации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Передача ответственности по обслуживанию воздушного движения должна осуществляться в таком месте, на таком эшелоне (высоте) или в такое время, чтобы воздушному судну можно было своевременно выдать необходимые разрешения (в том числе разрешение на посадку) или дать другие указания, а также информацию об основном местном движении.

3.5.6. Ответственность за обслуживание воздушного движения не передается одним органом диспетчерского обслуживания воздушного движения (управления воздушным движением) другому без согласия принимающего органа, которое получают в соответствии с подпунктами 3.5.7, 3.5.8, 3.5.9, 3.5.10 настоящих Правил.

3.5.7. Передающий орган направляет по каналам связи принимающему органу соответствующие части текущего плана полета и любую диспетчерскую информацию, относящуюся к запрошенной передаче управления.

3.5.8. При осуществлении передачи контроля с использованием радиолокационных данных или данных вещательного автоматического зависимого наблюдения диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, включает информацию, касающуюся положения и при необходимости линии пути и скорости воздушного судна согласно радиолокационным данным или данным вещательного автоматического зависимого наблюдения, полученным непосредственно перед передачей контроля.

3.5.9. При осуществлении передачи контроля с использованием данных автоматического зависимого наблюдения «контрактного» (далее - АЗН-К) диспетчерская информация, относящаяся к данной передаче, включает данные о местоположении в четырех измерениях и при необходимости другую информацию.

3.5.10. Принимающий диспетчерский орган:

а) заявляет о своей способности принять управление движением воздушного судна на условиях, указанных передающим диспетчерским органом, если заключенным ранее между двумя соответствующими органами соглашением не предусматривается, что отсутствие любого такого заявления рассматривается как согласие с указанными условиями, либо сообщает о любых необходимых изменениях к этим условиям; и

б) указывает любую другую информацию или разрешение в отношении последующей части полета, которые, по его мнению, необходимо иметь воздушному судну в момент передачи управления.

3.5.11. Когда принимающий диспетчерский орган устанавливает двустороннюю речевую связь и/или связь по линии передачи данных с соответствующим воздушным судном и берет на себя управление его движением, ему не требуется уведомлять передающий орган об установлении связи и/или связи для передачи данных с передаваемым воздушным судном и о принятии управления движением этого воздушного судна, если между двумя соответствующими органами ОВД не достигнута иная договоренность. Принимающий орган ОВД уведомляет передающий орган в том случае, когда связь с воздушным судном, как ожидалось, не установлена.

3.6. В органах ОВД устанавливается сменная работа персонала обслуживания

воздушного движения в соответствии с графиками сменности с учетом требований, изложенных в пункте 3.2.3 настоящих Правил.

3.6.1. Смены диспетчеров управления воздушным движением возглавляют должностные лица из числа руководителей - руководители полетов, которые исполняют свои функциональные обязанности в соответствии с должностной инструкцией.

3.6.2. Руководителю полетов в оперативном отношении подчиняются старшие должностные лица объектов и служб, обеспечивающих производство полетов и обслуживание воздушного движения по вопросам, связанным с обеспечением безопасности полетов воздушных судов.

3.6.3. В целях обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения руководитель полетов организует проведение инструктажа возглавляемой им диспетчерской смены перед заступлением на дежурство и разбора по результатам работы за период дежурства, обеспечивает качественную организацию работы возглавляемой им диспетчерской смены в период дежурства.

3.6.4. В процессе подготовки к дежурству на инструктаже до диспетчерского состава соответствующими специалистами доводятся:

необходимая метеорологическая информация;

информация об орнитологической обстановке на своем аэродроме (при наличии);

информация о готовности и использовании средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи;

информация о состоянии аэродрома и проводимых на нем работах (состояние летной полосы, маршрутов руления и их пригодности к эксплуатации);

информация по имеющимся ограничениям и запретам;

информация о наличии литерных рейсов;

указания (распоряжения) по обслуживанию воздушного движения;

информация об особенностях обслуживания воздушного движения на период дежурства.

3.6.5. Принимая дежурство на рабочем месте, диспетчер получает от сдающего диспетчера и уясняет всю необходимую информацию о воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановке, информацию о работе радиотехнических средств обеспечения полетов, наличии режимов, ограничений, запретов, литерных рейсов, другую необходимую информацию об особенностях работы по обслуживанию воздушного движения на момент заступления и при необходимости проверяет наличие и работоспособность оборудования.

3.6.6. В период сдачи-приема дежурства радиосвязь с экипажами воздушных судов осуществляет диспетчер, сдающий дежурство, до момента записи на магнитофон доклада заступающего диспетчера о приеме дежурства:

«Диспетчер (фамилия) дежурство принял».

3.6.7. В особых случаях и условиях полета прием и сдача дежурства решением руководителя полетов могут быть перенесены до момента нормализации воздушной обстановки.

3.6.8. Радиообмен между органами ОВД и летными экипажами воздушных судов, переговоры диспетчеров органов ОВД, метеорологические консультации летных экипажей и диспетчеров, предполетный контроль, метеорологическая информация, передаваемая по радиоканалам, а также радиолокационная и плановая информация должны регистрироваться специальной аппаратурой. Материалы регистрации должны храниться и использоваться для целей ОВД при использовании аналоговых средств документирования в течение 14 суток, а цифровых средств документирования - в течение 30 суток.

3.6.9. Средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи включаются по указанию руководителя полетов в следующем порядке:

системы посадки (радиомаячная система посадки, оборудование системы посадки, посадочный радиолокатор) - не позднее чем за 15 минут до расчетного времени посадки воздушного судна, при этом посадочный радиолокатор включается и используется для

контроля захода на посадку для легких и сверхлегких самолетов и вертолетов по требованию летного экипажа, для других воздушных судов - при высоте нижней границы облаков 200 м и ниже и/или видимости менее 2000 м;

остальные средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи аэродрома - не позднее чем за 30 минут до расчетного времени посадки (пролета) воздушного судна;

по требованию летных экипажей - независимо от метеорологических условий.

3.6.10. После включения средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, в том числе в случае изменения курса посадки, от уполномоченных должностных лиц по технической эксплуатации радиотехнических средств должен поступить доклад руководителю полетов о готовности радиотехнических средств к работе.

3.6.11. Средства радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи могут быть выключены по решению руководителя полетов:

при отсутствии прилетов и вылетов воздушных судов;

по окончании руления прибывшего на аэродром воздушного судна;

по окончании связи вылетевшего воздушного судна с органом диспетчерского обслуживания подхода.

3.6.12. В целях информирования летных экипажей воздушных судов о неисправностях или отказах средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, а также их выключении по этой причине должностные лица службы эксплуатации средств радиотехнического обеспечения полетов и связи обязаны немедленно сообщить об этом руководителю полетов и зафиксировать в журнале отказ или неисправность.

3.6.13. По указанию руководителя полетов экипажами, выполняющими полеты, осуществляются ежесменные проверки качества работы средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи. Результаты проверки на основании информации, полученной от экипажей воздушных судов, руководителем полетов записываются в журнал отзывов о работе посадочного и навигационного оборудования аэропорта, в котором также отмечаются принятые службой эксплуатации средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи меры по устранению выявленных замечаний.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

3.7. С целью обеспечения диспетчерским и/или полетно-информационном обслуживанием, аварийным оповещением план полета должен быть представлен пользователем воздушного пространства или его представителем в органы ОВД в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

3.7.1. В случае задержки на 30 минут после расчетного времени выполнения контролируемого полета или на один час выполнения неконтролируемого полета, в отношении которых представлен план полета, соответственно, этот план полета должен быть изменен или представлен новый план полета, а прежний план полета аннулирован в зависимости от того, что применимо.

3.7.2. При подаче плана в ходе полета он должен передаваться органу ОВД, контролирующему данное воздушное пространство, или на его станцию авиационной электросвязи. Если это практически неосуществимо, то план должен передаваться другому органу ОВД или на другую станцию авиационной электросвязи для ретрансляции соответствующему органу ОВД. В зонах с высокой и средней интенсивностью воздушного движения в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов орган ОВД может вводить условия и/или ограничения в отношении представления органам ОВД планов полета в ходе полета.

Если план полета представляется в целях получения диспетчерского обслуживания, воздушному судну необходимо дождаться диспетчерского разрешения, прежде чем переходить к полету в условиях, требующих соблюдения диспетчерских правил.

3.8. Минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе основываются

на разбивке типов воздушных судов на три категории в соответствии с максимальной сертифицированной взлетной массой:

тяжелые - воздушные суда массой 136 000 кг или более;

средние - воздушные суда массой менее 136 000 кг, но более 7000 кг;

легкие - воздушные суда массой 7000 кг или менее.

3.8.1. В отношении воздушных судов, имеющих категорию турбулентности в следе, свойственную тяжелым воздушным судам, при первичном установлении радиотелефонной связи между такими воздушными судами и органами ОВД к позывному воздушного судна добавляется слово «тяжелый».

3.9. Для регулирования воздушного движения устанавливаются зоны ожидания.

3.9.1. Полет в зоне ожидания разрешается только по установленным схемам и на эшелонах в соответствии с правилами эшелонирования.

3.9.2. В том случае, когда соответствующие воздушные суда входят в одну схему ожидания или находятся в ней, внимание следует уделять воздушным судам, снижающимся с явно разными скоростями, и, если необходимо, следует принимать дополнительные меры, такие как указание максимальной скорости снижения для воздушных судов, находящихся выше, и минимальной скорости снижения для воздушных судов, находящихся ниже, для обеспечения выдерживания требуемого эшелонирования.

3.9.3. Правила полетов в зоне ожидания и порядок внеочередного выхода из зоны ожидания для захода на посадку публикуются в документах аэронавигационной информации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

3.10. Расчет эшелона перехода производится уполномоченным лицом аэродрома (аэроузла).

3.10.1. Соответствующий орган ОВД при необходимости устанавливает на надлежащий период времени на основании данных об атмосферном давлении, а при необходимости и прогнозируемого давления эшелон перехода, используемый вблизи соответствующего(их) аэродрома(ов), и в надлежащих случаях в соответствующем узловом диспетчерском районе.

3.10.2. Эшелоном перехода является самый нижний эшелон полета, используемый выше высоты перехода, установленной для соответствующего(их) аэродрома(ов). Там, где для двух или более аэродромов, расположенных настолько близко друг от друга, что требуется координация действий по управлению воздушным движением, устанавливается общая абсолютная высота перехода, соответствующие органы ОВД устанавливают общий эшелон перехода, используемый в любой момент времени вблизи соответствующего аэродрома или в надлежащих случаях в соответствующем узловом диспетчерском районе.

3.11. Самым нижним используемым эшелоном полета является тот эшелон полета, который соответствует установленной минимальной абсолютной высоте полета или находится непосредственно над ней.

3.11.1. Часть диспетчерского района, в котором применяется конкретный самый нижний используемый эшелон полета, определяется в соответствии с потребностями обслуживания воздушного движения.

3.11.2. Когда осуществляется векторение воздушного судна, выполняющего полет по ППП, или ему указывается спрямленный маршрут, предусматривающий уход воздушного судна с маршрута ОВД, применяются правила, изложенные в пункте 6.7.2 настоящих Правил.

3.12. Органы ОВД должны иметь в своем распоряжении для передачи на борт воздушных судов текущие значения для установки высотомера, а РДЦ и центры полетной информации при необходимости - прогнозы атмосферного давления в своем районе и в соседних районах.

3.12.1. Эшелон перехода сообщается летному экипажу до достижения им этого эшелона во время снижения. Такие сообщения могут передаваться с помощью речевой связи, радиовещательных передач текущей установленной информации для прибывающих

и вылетающих воздушных судов (далее - АТИС) или по линии передачи данных.

3.12.2. В первое разрешение на снижение до высоты ниже эшелона перехода, разрешения на заход на посадку или разрешения на выход в аэродромный круг движения, а также в разрешения на руление, выдаваемые вылетающим воздушным судам, включаются данные для установки высотомера, за исключением тех случаев, когда известно, что воздушное судно уже получило эту информацию.

3.13. На маршрутах, определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются при пролете или как можно раньше после пролета каждого установленного пункта обязательной передачи донесений, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 3.13.2 настоящих Правил.

В тех случаях, когда это необходимо в целях обслуживания воздушного движения, соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений при пролете других точек.

3.13.1. На маршрутах, не определяемых установленными основными точками, донесения воздушного судна о его местоположении передаются как можно раньше по истечении первых 30 минут полета, а затем через каждый час полета, за исключением случая, предусмотренного пунктом 3.13.2 настоящих Правил.

В целях обслуживания воздушного движения соответствующий орган ОВД может требовать передачи дополнительных донесений через более короткие промежутки времени.

3.13.2. В тех случаях, когда имеется достаточная информация о ходе выполнения полета от используемой системы наблюдения обслуживания воздушного движения (система наблюдения ОВД), воздушные суда могут освобождаться от передачи донесений о местоположении в каждом установленном пункте обязательной передачи донесений или через установленные промежутки времени. При этом следует учитывать метеорологическое требование, предъявляемое к выполнению текущих наблюдений с борта воздушных судов и представлению соответствующих данных.

При необходимости возобновления экипажем воздушного судна передачи о местоположении орган ОВД назначает ему очередной контрольный пункт для доклада.

3.13.3. Содержание речевых донесений о местоположении и условия освобождения экипажа воздушного судна от речевых донесений о местоположении определяются Федеральными авиационными правилами, регламентирующими порядок ведения радиосвязи.

3.14. При использовании АЗН-К донесения о местоположении автоматически передаются органу ОВД, обслуживающему воздушное пространство, в котором воздушное судно выполняет полет. Характеристики к передаче и содержанию донесений АЗН-К устанавливаются органом ОВД на основе действующих условий эксплуатации, сообщаются на борт воздушного судна и подтверждаются посредством плана передачи донесений АЗН-К.

3.14.1. Донесения АЗН-К составляются из блоков данных, выбранных из следующих элементов:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) основное донесение АЗН-К, включающее широту, долготу, высоту, время, а также показатель качества;

в) вектор путевой скорости, включающий путевую скорость и скорость набора высоты или снижения;

г) вектор воздушной скорости, включающий курс, число Маха или приборную скорость, скорость набора высоты или снижения;

д) прогнозируемый профиль, включающий следующие точки маршрута (четыре и более) с указанием расчетных высот и времен пролета;

е) метеорологическая информация, включающая данные о скорости и направлении ветра, температуре, влажности и турбулентности;

ж) другие дополнительные данные.

3.14.2. Всем воздушным судам, оборудованным средствами АЗН-К, необходимо

передавать блоки данных основного донесения АЗН-К. При необходимости включаются оставшиеся блоки АЗН-К. В дополнение к любым требованиям, касающимся передачи в целях обслуживания воздушного движения, блок подпункта «е» пункта 3.14.1 настоящих Правил передается в соответствии с пунктом 5.3.1 Приложения 3 к Конвенции о международной гражданской авиации. В аварийных и/или срочных донесениях АЗН-К в дополнение к существующей информации донесений АЗН-К указывается статус аварийности и/или срочности.

3.15. Донесения вещательного автоматического зависимого наблюдения (далее - АЗН-В) включает следующие блоки данных:

а) идентификационной информации, состоящей из позывного, 24-битного кода и категории воздушного судна;

б) вектора состояния, состоящего из трехмерных координат, горизонтальной и вертикальной скоростей воздушного судна, времени измерения этих параметров, признака наличия разворота;

в) статуса, определяемого состоянием аварийности или наличием приоритета в обслуживании;

г) намерения, которое определяется последующими (четырьмя и более) точками изменения траектории.

Дополнительно система АЗН-В передает на борт воздушного судна следующую информацию:

а) номера «забракованных» спутников глобальной навигационной спутниковой системы (далее - ГНСС);

б) дифференциальные поправки к псевдодальностям;

в) блок посадочных данных (FAS);

г) другую навигационную/посадочную информацию.

3.16. В том случае, когда воздушное судно, выполняющее полет по маршруту, должно представлять по линии передачи данных оперативную и/или текущую метеорологическую информацию в пунктах или в моменты времени, предусмотренные для передачи донесений о местоположении в соответствии с пунктами 3.13 и 3.13.1 настоящих Правил, донесение о местоположении передается в соответствии с пунктом 3.14.2 настоящих Правил или в форме текущего донесения с борта. Данные специальных наблюдений с борта передаются в виде специальных донесений с борта. Все донесения с борта передаются по возможности незамедлительно.

3.16.1. В текущих донесениях с борта воздушного судна, передаваемых с использованием линии передачи данных в тех случаях, когда АЗН-К не применяется, содержится следующая информация:

а) информация о местоположении, включающая позывной, местоположение, время, эшелон или высота полета, следующее местоположение, высота и время его пролета, следующая основная точка;

б) оперативная информация, включающая расчетное время прибытия, запас топлива;

в) метеорологическая информация, включающая температуру, скорость и направление ветра, осадки (если имеются данные), данные о турбулентности и влажности воздуха (если имеются данные).

Информация пункта «б» настоящего пункта или любая его часть передается только по запросу эксплуатанта или назначенного им представителя либо в том случае, когда это сочтет необходимым командир воздушного судна. Информация подпункта «в» настоящего пункта передается в соответствии с главой 5 Приложения 3 ИКАО.

3.17. Специальные донесения с борта воздушного судна составляются всеми воздушными судами, когда имеют место или наблюдаются следующие условия:

а) умеренная или сильная турбулентность;

б) умеренное или сильное обледенение;

в) сильная горная волна;

г) грозы без града, скрытые в облачности, обложные или со шквалами;

д) грозы с градом, скрытые в облачности, обложные или со шквалами;

е) сильная пыльная буря или сильная песчаная буря;

ж) облако вулканического пепла;

з) вулканическая деятельность, предшествующая извержению;

и) вулканическое извержение.

Кроме того, при полетах на околозвуковых или сверхзвуковых скоростях:

а) умеренная турбулентность;

б) град;

в) кучево-дождевые облака.

3.17.1. При использовании линии передачи данных «воздух - земля» специальное донесение с борта содержит следующие элементы:

а) индекс типа сообщения;

б) позывной и/или опознавательный индекс воздушного судна;

в) данные о местоположении (широта, долгота, барометрическая высота, время);

г) метеорологические данные (направление и скорость ветра, температура воздуха, осадки, наличие турбулентности, влажность (если имеются данные));

д) условия, требующие передачи специального донесения с борта.

3.17.2. При использовании речевой связи специальные донесения с борта содержат следующие элементы:

а) индекс типа сообщения;

б) информацию о местоположении, включающую позывной, опознавательный индекс воздушного судна, координаты местоположения, эшелон или высоту полета, время;

в) метеорологические условия, требующие передачи специального донесения с борта.

3.17.3. Органы ОВД при получении специальных донесений с борта по каналам речевой связи или специальных донесений с борта по линии передачи данных, которые содержат блок метеорологической информации, информируют органы метеорологического обеспечения.

3.18. Диспетчерские разрешения выдаются в целях ускорения и эшелонирования воздушного движения с учетом известных условий движения, которые влияют на безопасность полетов воздушных судов. К таким условиям движения относятся находящиеся в воздухе, на площади маневрирования воздушные суда, движение которых контролируется, а также движение наземных транспортных средств или иные препятствия, не размещенные постоянно на площади маневрирования.

3.18.1. Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет экипаж воздушного судна, он может запросить изменение ранее выданного диспетчерского разрешения.

3.18.2. Диспетчерские разрешения должны выдаваться по возможности заблаговременно, чтобы экипаж воздушного судна имел необходимое время для их выполнения.

3.18.3. После выдачи экипажу воздушного судна диспетчерского разрешения на вылет в пункте отправления органы ОВД по всему маршруту полета обеспечивают своевременную выдачу, а при необходимости изменения диспетчерского разрешения - передачу информации об аэронавигационной, воздушной и метеообстановке.

3.18.4. Граница действия разрешения должна определяться указанием названия контрольной точки, аэродрома или границы контролируемого воздушного пространства.

3.19. Органы ОВД должны незамедлительно информировать пользователей воздушного пространства и соответствующие службы о любом отказе или неполадках средств радиотехнического обеспечения полетов, средств и систем связи, навигации, наблюдения и посадки, имеющих существенное значение для обеспечения безопасности и/или эффективности производства полетов и/или предоставления диспетчерского обслуживания воздушного движения.

3.20. Органы ОВД должны располагать точной информацией о наличии у воздушного судна допуска к полетам в условиях сокращенных интервалов вертикального

эшелонирования (далее - RVSM). В случае отсутствия такой информации диспетчер обязан запросить наличие допуска к полетам в RVSM у экипажа воздушного судна. По получении от экипажа воздушного судна утвердительного ответа диспетчер выдает разрешение на вход воздушного судна в воздушное пространство с RVSM.

3.20.1. Для воздушных судов, не допущенных к полетам с RVSM и не являющихся воздушными судами государственной авиации, органы ОВД назначают эшелоны полета ниже воздушного пространства RVSM.

3.20.2. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств, связанных с ухудшением работы оборудования воздушного судна, обеспечивающего выдерживание заданного эшелона полета, или наличием метеорологических явлений, вызывающих турбулентность в атмосфере и непосредственно влияющих на способность воздушного судна выдерживать заданный эшелон полета, воздушное судно признается потерявшим статус RVSM. Диспетчер при получении от экипажа воздушного судна информации о потере воздушным судном статуса RVSM должен обеспечить альтернативное эшелонирование между данным воздушным судном и всеми остальными воздушными судами, выполняющими полеты в воздушном пространстве с RVSM, а также осуществить ручной ввод режима использования местного отличительного обозначения данного воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки.

До пролета воздушным судном, потерявшим статус RVSM вследствие ухудшения работы оборудования, обеспечивающего выдерживание заданного эшелона полета следующего пункта передачи управления между органами ОВД, диспетчер должен задать такому воздушному судну эшелон полета ниже эшелона полета 290.

В случаях, когда экипаж воздушного судна докладывает о потере статуса RVSM вследствие турбулентности в атмосфере, не позволяющей занять заданный эшелон полета, диспетчер при обеспечении безопасного эшелонирования между воздушными судами в данных обстоятельствах, по возможности, должен учитывать запросы экипажа воздушного судна о смене эшелонов полета.

3.20.3. При поступлении информации от экипажа воздушного судна о возобновлении правильного функционирования оборудования воздушного судна, обеспечивающего выдерживание заданного эшелона полета, диспетчер должен рассмотреть возможность обеспечения дальнейшего полета данного воздушного судна в воздушном пространстве с RVSM и осуществить ручную отмену режима использования местного отличительного обозначения данного воздушного судна на индикаторе отображения радиолокационной информации.

3.20.4. При получении предупреждения о наличии сильной турбулентности в воздушном пространстве с RVSM диспетчер запрашивает у экипажей воздушных судов дополнительную информацию по поводу наличия турбулентности для того, чтобы совместно с руководителем полетов определить необходимость прекращения применения RVSM в полном объеме или для специального диапазона эшелонов и/или соответствующего района.

3.21. Переход от полета по правилам полетов по приборам (ППП) к полету по правилам визуальных полетов (ПВП) разрешается только в том случае, когда орган обслуживания воздушного движения получает составленное командиром воздушного судна сообщение, которое содержит фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые изменения, подлежащие внесению в его текущий план полета. Не следует прямо или косвенно предлагать переходить от полета по ППП к полету по ПВП.

(п. 3.21 введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

3.21.1. Орган обслуживания воздушного движения должен, как правило, давать только один ответ, а именно подтверждение «Полет ППП отменен (время)».

(п. 3.21.1 введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

3.21.2. В том случае, когда орган ОВД имеет информацию о вероятности встречи на маршруте полета с метеорологическими условиями полета по приборам, пилота, переходящего от полета по ППП к полету по ПВП, следует, если это практически

выполнимо, уведомлять о такой вероятности.

(п. 3.21.2 введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

3.21.3. По получении сообщения о намерении воздушного судна перейти от полета по ППП к полету по ПВП, информация по возможности в кратчайшие сроки сообщается об этом всем другим органам ОВД, которым адресован план полета по ППП, за исключением тех органов, через районы или зоны которых данное воздушное судно уже пролетело.

(п. 3.21.3 введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

IV. Диспетчерское обслуживание

4.1. Диспетчерское обслуживание осуществляется органами ОВД в установленных для них диспетчерских районах и зонах во взаимодействии и координации со смежными органами ОВД.

4.1.1. Координация и взаимодействие между смежными органами районного диспетчерского обслуживания с учетом особенностей структуры воздушного пространства определяются соответствующими двухсторонними соглашениями о процедурах взаимодействия между ними с учетом возможности использования процедуры обмена данными в режиме реального времени и/или применения автоматизированного информационного сопровождения полета воздушного судна.

4.1.2. Координация и взаимодействие между смежными диспетчерскими пунктами (секторами) органа ОВД с учетом особенностей структуры воздушного пространства определяются соответствующими положениями их технологий работы с учетом возможности использования процедуры обмена данными в режиме реального времени и/или применения автоматизированного информационного сопровождения полета воздушного судна.

4.1.3. Передача/прием диспетчерского обслуживания между смежными органами ОВД (диспетчерскими пунктами, секторами) осуществляется на установленных (согласованных) рубежах. Перед этим должно быть проведено согласование условий передачи обслуживания конкретного воздушного судна согласно процедурам, описанным в главе X настоящих Правил.

4.1.4. При приеме воздушного судна на обслуживание орган ОВД производит опознавание воздушного судна и получает от его экипажа необходимую информацию, изложенную в Федеральных авиационных правилах, регламентирующих порядок осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации.

4.1.5. Диспетчерское обслуживание считается принятым, когда принимающий орган ОВД установил двухстороннюю радиосвязь с воздушным судном, выполнил опознавание воздушного судна.

4.1.6. В процессе диспетчерского обслуживания орган ОВД обязан выполнять установленные правила и процедуры обслуживания, давать необходимые указания и разрешения, предоставлять экипажам имеющуюся у него информацию об условиях выполнения полетов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов и соблюдения установленных интервалов эшелонирования.

4.1.7. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД принимает меры для получения и последующего предоставления экипажу воздушного судна необходимой метеорологической информации на маршрутах ОВД, в районах авиационных работ, аэродромах назначения и запасных аэродромах, а также информации об их техническом состоянии.

4.1.8. Орган ОВД информирует экипажи воздушных судов о взаимном местоположении воздушных судов при возможности возникновения конфликтной ситуации. Информация о взаимном местоположении воздушных судов может не передаваться, если конфликтные ситуации между ними не прогнозируются.

4.1.9. При получении сведений об ухудшении метеоусловий или прекращении приема воздушных судов на аэродроме назначения (запасном аэродроме) орган ОВД сообщает

соответствующим экипажам воздушных судов, находящихся в его зоне ответственности.

4.1.10. Решение о следовании на выбранный запасной аэродром принимает командир воздушного судна.

4.1.11. После принятия командиром воздушного судна решения о следовании на выбранный запасной аэродром орган ОВД:

а) по запросу экипажа сообщает маршрут, эшелон (высоту) полета, погоду по маршруту и другие необходимые данные;

б) передает смежному органу ОВД по маршруту полета или запасного аэродрома необходимые данные о воздушном судне, следующем на запасной аэродром;

в) контролирует полет данного воздушного судна до момента передачи диспетчерского обслуживания воздушного движения органу ОВД по маршруту полета или запасного аэродрома;

г) при необходимости обеспечивает полет воздушного судна на запасной аэродром с оптимальным профилем и по кратчайшему расстоянию.

4.2. Для обеспечения безопасности и эффективности воздушного движения, установления или выдерживания безопасных интервалов эшелонирования экипажам воздушных судов могут быть даны указания определенным образом скорректировать скорость полета.

4.2.1. Для установления желаемого интервала между двумя или несколькими следующими друг за другом воздушными судами диспетчеру следует в первую очередь либо уменьшить скорость следующего позади воздушного судна, либо увеличить скорость следующего впереди воздушного судна, а затем скорректировать при необходимости скорости других воздушных судов.

4.2.2. Управление горизонтальной скоростью не применяется в отношении воздушных судов, входящих или находящихся в зоне ожидания.

4.2.3. На высотах 7600 м (эшелон полета 250) или выше корректировка скорости должна выражаться в величинах, кратных 0,01 Маха, а на высотах ниже 7600 м (эшелон полета 250) - величинами приборной скорости, кратными 20 км/ч (10 узлов).

4.2.4. После получения соответствующей команды органа ОВД экипаж должен включать текущее число Маха в последующие сеансы радиосвязи.

При наличии ограничений по числу Маха экипаж должен сообщать назначенное число Маха органу ОВД при каждом выходе на связь до тех пор, пока не получит указание о снятии ограничения по скорости.

4.2.5. Экипажи воздушных судов должны выдерживать установленное органом ОВД число Маха и запрашивать разрешение на какое-либо изменение этой скорости.

Если экипаж временно изменил число Маха, например, вследствие турбулентности, он должен сообщить об этом органу ОВД.

4.2.6. Как только необходимость в дальнейшем ограничении в отношении управления скоростью отпадает, соответствующие воздушные суда информируются об этом.

4.2.7. Орган ОВД должен ограничивать корректировку скорости пределами, необходимыми для установления и/или выдерживания требуемого минимума или интервала эшелонирования.

4.2.8. При невозможности выдерживания заданной скорости экипаж воздушного судна информирует орган ОВД. При этом орган ОВД обязан применить другие методы эшелонирования.

4.2.9. Орган ОВД при необходимости дает указание экипажам прибывающих воздушных судов на выдерживание: максимальной скорости, минимальной скорости или конкретного значения скорости.

4.2.10. На начальном этапе снижения с крейсерского эшелона для турбореактивных воздушных судов орган ОВД не может назначать уменьшение скорости до значения менее 460 км/ч (250 узлов) без согласования с экипажем.

4.2.11. Орган ОВД не должен давать указание экипажу на одновременное выдерживание увеличенной скорости снижения и уменьшенной скорости полета.

4.2.12. Орган ОВД регулирует скорости полета прибывающих воздушных судов таким образом, чтобы выполнение полета с убранными механизацией и шасси происходило в течение максимально возможного времени. Рекомендуется использовать уменьшение скорости ниже высоты 4550 м (эшелон полета 150) для турбореактивных воздушных судов до значений не менее 410 км/ч (220 узлов), что соответствует минимальной скорости с убранными механизацией и шасси.

4.2.13. На промежуточном и конечном этапах захода на посадку органу ОВД следует использовать лишь незначительное изменение скорости, не превышающее +/- 40 км/ч (20 узлов).

4.2.14. Управление скоростью не применяется в отношении воздушных судов, находящихся на удалении 7 км и менее от начала ВПП на конечном этапе захода на посадку.

4.3. Для обеспечения безопасного и упорядоченного потока воздушного движения орган ОВД может давать воздушным судам указания скорректировать скорость набора высоты или скорость снижения.

4.3.1. Управление вертикальной скоростью применяется в отношении воздушных судов, осуществляющих набор высоты или снижение для выдерживания установленного минимума вертикального эшелонирования.

4.3.2. Воздушному судну может быть дано указание ускорить, соответственно, набор высоты или снижение для достижения или пересечения установленного эшелона или же уменьшить скорость набора высоты или снижения.

4.3.3. Воздушному судну, осуществляющему набор высоты (выполняющему снижение), может быть дано указание выдерживать установленную скорость набора высоты (снижения), скорость набора высоты (снижения), равную или превышающую установленное значение, или скорость набора высоты (снижения), равную или меньшую, чем установленное значение.

4.3.4. Корректировку вертикальной скорости орган ОВД должен ограничивать пределами, необходимыми для установления и/или выдерживания желаемого минимума эшелонирования.

4.3.5. При применении управления вертикальной скоростью диспетчеру следует убедиться в том, до какого эшелона(ов) воздушное судно может выдерживать установленную скорость набора высоты или, в случае выполняющего снижение воздушного судна, установленную скорость снижения, при этом в случае необходимости он гарантирует возможность своевременного применения альтернативных методов обеспечения эшелонирования.

4.3.6. При невозможности обеспечить заданную скорость набора высоты или снижения экипаж обязан доложить об этом органу ОВД. В этом случае орган ОВД должен применить другой метод эшелонирования.

4.3.7. При отсутствии необходимости в дальнейшем ограничении скорости набора высоты или снижения орган ОВД должен информировать об этом экипаж воздушного судна.

4.4. Полеты по маршрутам ОВД выполняются на заданных эшелонах (высотах) полета.

4.4.1. По мере практической возможности воздушным судам, выполняющим полет в один и тот же пункт назначения, крейсерские эшелоны назначаются таким образом, чтобы они согласовывались с очередностью захода на посадку в пункте назначения.

4.4.2. Воздушное судно, уже находящееся на каком-либо крейсерском эшелоне, пользуется преимуществом по отношению к другим воздушным судам, запрашивающим этот крейсерский эшелон.

В том случае, когда на одном крейсерском эшелоне находятся несколько воздушных судов, преимуществом пользуется воздушное судно, следующее впереди.

4.4.3. Орган ОВД, в зоне ответственности которого меняется общее направление полета, сообщает экипажу о необходимости смены эшелона в поворотном пункте маршрута ОВД и согласовывает с экипажем желаемый эшелон полета.

Орган ОВД самостоятельно или по запросу экипажа дает указание на смену эшелона. Занятие назначенного эшелона экипаж воздушного судна осуществляет не менее чем за 20 км до выхода на поворотный пункт маршрута.

4.4.4. Вход на маршрут ОВД и выход за его пределы производятся воздушными судами в режиме горизонтального полета на эшелонах (высотах), определенных для их полета органами ОВД.

4.4.5. Орган ОВД должен задавать условия занятия эшелона (высоты) входа на маршрут ОВД с таким условием, чтобы переменный профиль полета воздушное судно завершило не менее чем за 10 км до его границы. После выхода с маршрута ОВД изменение эшелона (высоты) полета орган ОВД может разрешать на удалении не менее 10 км от границы маршрута ОВД.

4.4.6. При наличии системы наблюдения ОВД орган ОВД может разрешить вход воздушного судна на маршрут ОВД в переменном профиле полета, если позволяет воздушная обстановка. В этом случае в районе пересечения маршрута ОВД необходимый диапазон эшелонов (высот) полета должен быть свободен.

4.4.7. Орган ОВД разрешает пересечение маршрута ОВД воздушным судам в режиме горизонтального полета на назначенных эшелонах (высотах). При последовательном пересечении нескольких маршрутов орган ОВД может дать экипажу воздушного судна одно разрешение на пересечение нескольких маршрутов ОВД.

4.4.8. Эшелон (высота) пересечения маршрута ОВД должен быть занят воздушным судном не менее чем за 10 км. После пересечения маршрута ОВД изменение эшелона (высоты) полета может производиться на удалении не менее 10 км от границы маршрута ОВД.

4.4.9. При наличии системы наблюдения ОВД орган ОВД может разрешить воздушному судну пересечь маршрут ОВД в переменном профиле полета, если позволяет воздушная обстановка. В этом случае в районе пересечения маршрута ОВД необходимый диапазон эшелонов (высот) полета должен быть свободен.

4.5. Вертикальное эшелонирование применяется между воздушными судами, выполняющими единые требования правил установки высотомеров и совершающими полет на различных уровнях, выражаемых в эшелонах полета (высотах).

4.5.1. В целях предупреждения конфликтных ситуаций органу ОВД исходя из воздушной обстановки разрешается кратковременно использовать эшелон (высоту) полета независимо от его направления.

4.5.2. Орган ОВД принимает меры по сохранению установленных вертикальных норм эшелонирования между воздушными судами при переменном профиле полета в случае отсутствия продольного и/или бокового эшелонирования.

4.5.3. Орган ОВД может разрешать воздушному судну занятие эшелона, который ранее был занят другим воздушным судном, только после того, как это воздушное судно доложило о его освобождении, за исключением случаев, когда:

а) известно о наличии сильной турбулентности;

б) находящееся выше воздушное судно выполняет набор высоты в крейсерском режиме;

в) различия в летно-технических характеристиках воздушных судов таковы, что возможно уменьшение применяемого минимума эшелонирования.

При этом выдача разрешения задерживается до тех пор, пока воздушное судно, освобождающее эшелон, не сообщит о занятии или пересечении другого эшелона.

4.5.4. Пилотам, поддерживающим друг с другом прямую связь, может выдаваться с их согласия разрешение на выдерживание предусмотренного интервала вертикального эшелонирования между их воздушными судами при наборе высоты или снижении.

4.5.5. При применении минимума продольного эшелонирования орган ОВД должен уделять особое внимание тем воздушным судам, которые следуют в попутном направлении по одной линии пути, в случае, когда у последующего воздушного судна скорость полета выше, чем у предыдущего.

4.5.6. Для обеспечения продольного эшелонирования может потребоваться, чтобы воздушные суда вылетали в установленное время, прибывали к определенному географическому месту или точке маршрута в установленное время или выполняли полет в режиме ожидания над определенным географическим местом, точкой до наступления установленного времени.

4.5.7. Регулирование интервалов продольного эшелонирования между воздушными судами, следующими по одним и тем же линиям пути, орган ОВД может обеспечивать путем применения методов управления поступательной скоростью или установлением числа Маха в пределах летно-технических характеристик этих воздушных судов.

4.5.8. Орган ОВД обеспечивает эшелонирование воздушных судов путем применения конкретного вида эшелонирования (вертикальное эшелонирование, горизонтальное (продольное, боковое) эшелонирование).

(п. 4.5.8 в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

4.5.9. Эшелонирование, основанное на использовании АЗН-К и связи «диспетчер - пилот» по линии передачи данных, применяется таким образом, чтобы расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов никогда не было бы менее предписанного минимума, за исключением случаев, когда между воздушными судами обеспечен минимальный интервал эшелонирования.

Данное расстояние определяется:

между воздушными судами, следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении или при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, как расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов;

при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, как расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов.

Воздушным судам может разрешаться набор высоты или снижение только после того, как обеспечен установленный минимальный интервал продольного эшелонирования при наличии минимального интервала вертикального эшелонирования для полетов на расходящихся или будет обеспечен установленный минимальный интервал продольного эшелонирования при наличии минимального интервала вертикального эшелонирования для полетов на сходящихся курсах:

между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 0° до 45° и от 315° до 360°) на одном эшелоне (высоте), как разность между расстояниями воздушных судов до точки пересечения маршрутов, пока оба не достигли этой точки, и как сумма расстояний воздушных судов до точки пересечения маршрутов, когда хотя бы одно из воздушных судов общую точку пролетело;

между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте), как разность между расстояниями воздушных судов до точки пересечения маршрутов, пока оба не достигли этой точки, и как сумма расстояний воздушных судов до точки пересечения маршрутов, когда хотя бы одно из воздушных судов общую точку пролетело.

При обеспечении минимумов эшелонирования система связи должна обеспечивать диспетчеру возможность в пределах 4 минут вмешаться и разрешить потенциальную конфликтную ситуацию посредством установления связи с воздушным судном с использованием обычных средств связи. В случае отказа обычных средств связи диспетчеру должны предоставляться альтернативные средства связи, позволяющие ему вмешаться и разрешить потенциальную ситуацию в пределах 10,5 минут.

Если периодическое донесение АЗН-К о местоположении или изменении точки пути не получено через 3 минуты с того момента, когда оно должно быть передано, это донесение считается просроченным, и диспетчер должен предпринять действия по скорейшему получению донесения, обычно с помощью АЗН-К или связи «диспетчер - пилот» по линии передачи данных.

Если донесение не получено в течение 6 минут после первоначального донесения

и существует вероятность потери эшелонирования относительно других воздушных судов, диспетчер должен предпринять действия по скорейшему разрешению любой потенциальной(ых) конфликтной(ых) ситуации(ий). Средства связи должны позволить обеспечивать альтернативное эшелонирование через последующие 7,5 минут.

4.6. Правила полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для захода на посадку публикуются в документах аэронавигационной информации.

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

4.6.2. Если воздушному судну, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, экипаж воздушного судна сообщает об этом органу ОВД, который с учетом воздушной обстановки должен обеспечить этому воздушному судну внеочередную посадку, указав экипажу порядок снижения и захода на посадку.

4.6.3. Для упорядочения потока воздушного движения орган ОВД может дать воздушному судну указание выполнять полет над точкой его текущего местоположения или над любой другой точкой при условии сохранения требуемого запаса высоты над препятствиями.

4.6.4. Орган ОВД, по возможности, информирует экипаж воздушного судна об ожидаемой задержке.

4.6.5. При направлении воздушного судна в зону ожидания орган ОВД, по возможности, информирует экипаж воздушного судна о предполагаемом времени задержки, времени захода на посадку или времени разрешения на выход из зоны ожидания.

4.6.6. Если правила входа и полета в зоне ожидания неизвестны экипажу воздушного судна, орган ОВД должен сообщить ему:

а) наименование места или навигационного средства, над которым установлена зона ожидания;

б) линию пути приближения к зоне ожидания;

в) магнитные путевые углы зоны ожидания;

г) направление разворотов в зоне ожидания;

д) эшелон (высоту) в зоне ожидания;

е) время на участке удаления или расстояние, в пределах которого осуществляется ожидание.

4.6.7. Эшелоны в зоне ожидания назначаются с таким расчетом, чтобы обеспечить выдачу каждому воздушному судну разрешение на заход на посадку с соблюдением очередности. Как правило, воздушное судно, входящее в зону ожидания первым, должно быть на самом нижнем эшелоне, а прибывающие после него воздушные суда располагаются последовательно на верхних эшелонах.

4.6.8. В зоне ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

4.6.9. В зоне ожидания на одном эшелоне (высоте) должно находиться не более одного воздушного судна.

4.6.10. Воздушные суда, находящиеся в смежных зонах ожидания, эшелонируются с учетом применяемого минимума вертикального эшелонирования. Исключение составляют случаи, когда эти зоны отделены друг от друга в горизонтальной плоскости на достаточные расстояния для обеспечения безопасности полетов, о чем указывается в технологиях работы диспетчеров органа ОВД. Соответствующая информация должна быть опубликована в документах аэронавигационной информации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

4.7. Орган ОВД разрешает использовать маршрут зональной навигации, траектории стандартного маршрута вылета или стандартного маршрута прибытия зональной навигации при наличии информации, в том числе информации, указанной в плане полета, об оснащении воздушного судна оборудованием для выполнения полетов с применением зональной навигации.

4.7.1. Орган ОВД может потребовать от экипажа воздушного судна выполнения

полета по смещенной траектории полета с использованием зональной навигации, то есть по линии пути параллельной оси маршрута на заданном расстоянии слева или справа до 35 км (20 миль). Значения смещений должны соответствовать утвержденным минимумам эшелонирования.

4.7.2. Процедура выполнения полета по смещенной траектории разрешается при наличии системы наблюдения ОВД.

4.7.3. Органы ОВД могут применять метод выполнения полета по смещенной траектории путем назначения смещения на всем протяжении маршрута или временно на определенном участке маршрута.

4.7.4. При получении доклада экипажа о возникновении неисправности или отказе бортового оборудования зональной навигации и невозможности продолжать полет по маршруту зональной навигации орган ОВД предпринимает меры по выводу воздушного судна на маршрут ОВД с применением средств обычной навигации.

4.8. Процедуры оперативного бокового смещения применяются с целью снижения риска столкновения при потере вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет по одному и тому же маршруту, в условиях применения высокоточных навигационных систем.

(п. 4.8 в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

4.8.1. Оперативные боковые смещения являются утвержденными процедурами, обеспечивающими возможность выполнения воздушным судном полета по параллельному треку справа от осевой линии по отношению к направлению полета.

Использование воздушным судном этой процедуры не оказывает влияния на применение предписанных стандартов эшелонирования.

4.8.2. Оперативные боковые смещения разрешается выполнять только в воздушном пространстве на маршруте следующим образом:

а) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов, составляющем 42,6 км (23 м. миль) или более, смещения вправо от осевой линии относительно направления полета выполняются с приростом в 0,1 м. мили максимум на 3,7 км (2 м. мили);

(в ред. Приказа Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

б) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов, составляющем 11,1 км (6,0 м. миль) или более, но менее 42,6 км (23 м. миль), смещение выполняется вправо от осевой линии относительно направления полета с приращением в 0,1 м. мили максимум на 0,9 км (0,5 м. миль).

(в ред. Приказа Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

Информация о маршрутах или воздушном пространстве, где разрешается применять оперативные боковые смещения, и процедурах, подлежащих выполнению пилотами, публикуется в документах аэронавигационной информации.

(п. 4.8.2 в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

4.8.3. Решение о применении оперативного бокового смещения входит в компетенцию экипажа. Экипаж применяет оперативные боковые смещения в воздушном пространстве, где такие смещения санкционированы и когда воздушное судно оснащено оборудованием, располагающим возможностями автоматического выдерживания смещения.

4.8.4. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 21.07.2016 N 203.

4.8.5. Для согласования смещений экипажи воздушных судов могут выходить на связь с другими воздушными судами на частоте, предназначенной для связи «воздух - воздух» между экипажами воздушных судов.

4.8.6. Процедура полета с оперативным боковым смещением разработана таким образом, чтобы предусмотреть смещение в целях смягчения последствий попадания в турбулентность в следе от следующего впереди воздушного судна. Если необходимо избежать турбулентности в следе, можно использовать смещение вправо в пределах, указанных в пункте 4.8.2 настоящих Правил.

(п. 4.8.6 в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

4.8.7. Экипажам воздушных судов не требуется информировать орган ОВД о том, что полет выполняется с оперативным боковым смещением.

4.9. Радиовещательная передача воздушными судами информации о движении (далее - TIBA) осуществляется для того, чтобы экипажи воздушных судов могли передавать донесения и дополнительную информацию консультативного характера на установленной радиотелефонной ОВЧ-связи для сведения других воздушных судов, находящихся поблизости (инструктивный материал о процедурах TIBA содержится в Дополнении B, Приложения 11 ИКАО).

V. Прибывающие и вылетающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание

5.1. Орган ОВД устанавливает очередность захода на посадку с таким расчетом, чтобы обеспечить прибытие максимального числа воздушных судов с наименьшей средней задержкой.

5.1.1. При определении очередности посадки органу ОВД следует исходить из необходимости предоставления посадки воздушным судам:

а) выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;

б) экипажи которых сообщили, что предполагается выполнение посадки по причинам, влияющим на безопасность полета данного воздушного судна (отказ двигателя, минимальный запас топлива, ухудшение метеоусловий и т.д.);

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

в) на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;

г) занятым в поисково-спасательных операциях;

д) выполняющим полет в составе группы;

е) с пассажирами.

5.1.2. При установлении очередности заходов на посадку учитывается необходимость увеличенного интервала продольного эшелонирования между воздушными судами вследствие турбулентности в следе.

5.1.3. Если экипаж воздушного судна, который должен соблюдать очередность захода на посадку, заявляет о своем намерении дождаться улучшения метеоусловий, или выполнять полет в режиме ожидания по другим причинам, ему разрешается это сделать. Однако в том случае, когда другие воздушные суда, выполняющие полет в зоне ожидания, заявляют о намерении продолжить свой заход на посадку экипажу воздушного судна, изъявившему желание выполнять полет в зоне ожидания, дается разрешение на полет к соседней контрольной точке для того, чтобы дождаться изменения метеоусловий или маршрута. При другом варианте этому воздушному судну следует разрешить занять самый верхний эшелон при соблюдении очередности захода на посадку, с тем чтобы другим воздушным судам, выполняющим полет в зоне ожидания, можно было разрешить выполнять заход на посадку. В тех случаях, когда это необходимо для предотвращения помех движению, находящемуся под контролем соседнего органа ОВД или диспетчерского сектора, с ними осуществляется соответствующая координация.

5.1.3.1. При распределении заходов на посадку по времени с целью необходимости ускорения захода на посадку прибывающих воздушных судов орган ОВД придерживается следующего порядка:

а) в качестве ориентации при распределении по времени следующих один за другим заходов на посадку на траектории захода на посадку устанавливается подходящий пункт обязательного донесения;

б) воздушным судам сообщается время, в которое они должны пройти установленный пункт обязательного донесения при полете по линии пути приближения, причем это время определяется с целью обеспечения необходимого интервала между посадками на ВПП.

5.1.3.2. Время, когда воздушное судно должно пройти установленный пункт, определяется органом, обеспечивающим диспетчерское обслуживание подхода, и

сообщается этому воздушному судну достаточно заблаговременно с тем, чтобы экипаж воздушного судна мог выбрать соответствующую траекторию полета.

5.1.3.3. Каждому воздушному судну, соблюдающему очередность захода на посадку, выдается разрешение на пролет установленного пункта, находящегося на линии пути приближения, в заранее указанное время или в любое другое измененное время после того, как предшествующее воздушное судно сообщило о пролете этого пункта обязательного донесения при движении по линии пути приближения.

5.1.4. При определении временного интервала или продольного расстояния, подлежащих использованию между воздушными судами, выполняющими заход на посадку одно за другим, учитываются относительные скорости этих воздушных судов, расстояние до ВПП, необходимость применения эшелонирования с учетом турбулентности в следе, время занятости ВПП, фактические метеорологические условия, а также любые другие условия, которые могут повлиять на обеспечение безопасности полетов.

5.1.5. В случае предполагаемой задержки по времени прибытия воздушного судна на 10 минут и более экипаж воздушного судна информируется об этом. Данная информация передается воздушному судну заблаговременно и не позднее времени начала снижения при его уходе с крейсерского эшелона. Дальнейшая информация о задержках передается воздушному судну немедленно во всех случаях, когда это время отличается от ранее переданного на 5 минут или более.

5.2. При предоставлении аэродромного диспетчерского обслуживания диспетчеры УВД предоставляют информацию и выдают разрешения находящимся под их управлением воздушным судам для обеспечения безопасного, упорядоченного и быстрого потока воздушного движения на аэродроме или вблизи аэродрома в целях предотвращения столкновения(ий) между:

а) воздушными судами, выполняющими полет в установленной зоне ответственности диспетчерского пункта, включая аэродромный круг;

б) воздушными судами, движущимися по площади маневрирования;

в) выполняющими посадку и взлетающими воздушными судами;

г) воздушными судами и транспортными средствами, движущимися по площади маневрирования;

д) воздушными судами на площади маневрирования и находящимися на этой площади препятствиями.

5.2.1. За полетами, выполняемыми в зоне ответственности органа аэродромного диспетчерского обслуживания, включая движение воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования, осуществляется контроль.

5.2.2. Диспетчер, контролирующий движение воздушных судов визуальным наблюдением, должен обеспечиваться полным визуальным обзором контролируемого воздушного движения со своего рабочего места.

При невозможности обеспечения визуального наблюдения контролируемого воздушного движения в полном объеме с конкретного диспетчерского места предусматриваются технические средства контроля или дополнительные (вспомогательные) диспетчерские пункты (сектора).

5.2.3. Для обеспечения максимального количества вылетов с минимальной средней задержкой орган ОВД может вносить изменения в порядок, основанный на расчетном времени вылета.

В случаях, когда предполагается, что ожидаемая задержка взлета может превысить 30 минут, орган ОВД информируют об этом экипаж воздушного судна.

5.2.4. Орган ОВД обеспечивает приоритет в движении расчета аварийно-спасательной команды, следующей для оказания помощи на аэродроме, перед остальными участниками движения на площади маневрирования.

5.2.5. В категорированных метеорологических условиях вводятся процедуры обслуживания в условиях ограниченной видимости, опубликованные в документах аэронавигационной информации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

5.2.6. При аэродромном диспетчерском обслуживании орган ОВД должен:

а) обеспечивать соблюдение безопасных интервалов между воздушными судами при взлете и посадке;

б) вести визуальное наблюдение за воздушными судами в пределах видимости и в случае обнаружения внешних признаков неисправности немедленно информировать об этом экипаж воздушного судна;

в) контролировать санкционированное занятие летной полосы и площади маневрирования;

г) знать фактическую погоду на аэродроме;

д) информировать о пригодности летной полосы, работоспособности средств посадки, навигации, связи, светотехнического оборудования.

5.2.7. Если иное не предписывается документами аэронавигационной информации, в тех случаях, когда разрешение на взлет основывается на местоположении прибывающего воздушного судна, применяется следующее эшелонирование:

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

а) если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку полностью по приборам, вылетающее воздушное судно может выполнять взлет:

в любом направлении до момента начала выполнения прибывающим воздушным судном своего стандартного разворота или разворота на посадочный курс с выходом на конечный участок захода на посадку;

в направлении, которое по крайней мере на 45° отличается от направления, обратного направлению захода на посадку, после того как прибывающее воздушное судно приступило к выполнению стандартного разворота или разворота на посадочный курс с выходом на конечный участок захода на посадку при условии, что взлет будет выполнен по крайней мере за 3 минуты до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП;

б) если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой, вылетающее воздушное судно может выполнять взлет:

в любом направлении не позднее чем за 5 минут до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП;

в направлении, которое по крайней мере на 45° отличается от направления, обратного направлению захода на посадку прибывающего воздушного судна, не позднее чем за 3 минуты до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП или до пролета прибывающим воздушным судном установленной контрольной точки на линии пути захода на посадку местонахождение такой контрольной точки определяется после проведения консультаций с эксплуатантами.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

5.2.8. Не применяется эшелонирование по причине турбулентности в следе:

а) в отношении прибывающих воздушных судов, выполняющих посадку по ПВП на одну и ту же ВПП, что и следующие впереди воздушные суда;

б) между прибывающими воздушными судами по ППП, выполняющими визуальный заход на посадку, когда экипаж воздушного судна сообщил о наличии в поле видимости предшествующего воздушного судна и получил указание продолжать заход на посадку и выдерживать самостоятельно эшелонирование относительно данного воздушного судна;

в) в отношении вылетающих воздушных судов при пересекающихся ВПП, когда существует точка пересечения расчетных траекторией воздушных судов и в этой точке расчетная высота второго воздушного судна меньше расчетной высоты первого воздушного судна на 300 м и более;

г) в отношении вылетающих воздушных судов с параллельных ВПП, расстояние между осями которых 1000 и более метров, когда существует точка пересечения расчетных траекторией воздушных судов и в этой точке расчетная высота второго воздушного судна меньше расчетной высоты первого воздушного судна на 300 м и более.

5.2.9. Орган ОВД в отношении воздушных судов, указанных в подпунктах «а» и «б» пункта 5.2.8 настоящих Правил, а также в любых других необходимых случаях выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе. Командир воздушного судна выдерживает приемлемый интервал относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если считается необходимым увеличить интервал эшелонирования, экипаж воздушного судна, соответственно, информирует об этом орган ОВД, а также о своих требованиях.

5.2.10. При посадке воздушных судов, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами «а» и «б» пункта 5.2.8 настоящих Правил, применяются следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

а) для легких воздушных судов, следующих за тяжелыми или средними воздушными судами, - 3 минуты;

б) для средних воздушных судов, следующих за тяжелыми воздушными судами, - 2 минуты.

5.2.11. При взлете воздушных судов применяется, за исключением случаев, предусмотренных подпунктами «в» и «г» пункта 5.2.8 настоящих Правил, следующие минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе:

а) между легким или средним воздушным судном, взлетающим вслед за тяжелым воздушным судном, или легким воздушным судном, взлетающим вслед за средним воздушным судном, - 2 минуты;

б) для легких или средних воздушных судов, взлетающих за тяжелыми воздушными судами, или легких воздушных судов, взлетающих за средними воздушными судами, - 3 минуты в случае их взлета:

со средней части одной и той же ВПП или

со средней части параллельных ВПП, расположенных на расстоянии менее 1000 м между осей одной от другой.

5.2.12. Минимум эшелонирования, равный 2 минутам, применяется между легким или средним воздушным судном и тяжелым воздушным судном, а также между легким воздушным судном и средним воздушным судном, когда более тяжелое воздушное судно выполняет заход на посадку на малой высоте или уход на второй круг, а менее тяжелое воздушное судно:

а) использует для взлета ВПП в противоположном направлении;

б) выполняет посадку с противоположного направления на одну ВПП или с противоположного направления на параллельную ВПП, расположенную на расстоянии менее 1000 м между их осями.

5.2.13. Орган аэродромного диспетчерского обслуживания должен всегда информировать орган диспетчерского обслуживания подхода о порядке вылета воздушных судов и используемой ВПП.

5.3. В диспетчерских разрешениях на вылет воздушного судна содержится рабочая ВПП, порядок маневрирования после взлета, первоначально разрешенный эшелон (высота) и любой другой необходимый маневр, согласующийся с соображениями безопасного производства полетов воздушных судов.

5.3.1. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты вылета, воздушным судам выдается разрешение выдерживать соответствующие стандартные маршруты вылета.

5.3.2. В органе ОВД по мере возможности устанавливаются стандартные процедуры передачи управления между соответствующими органами ОВД и используются стандартные разрешения для вылетающих воздушных судов.

5.3.3. Если установлены и согласованы стандартные разрешения на вылет, аэродромный орган ОВД выдает стандартные разрешения без предварительной координации с органами диспетчерского обслуживания подхода или района или получения от них подтверждения.

5.3.4. Предварительная координация разрешений должна требоваться только в том случае, когда необходимо внести изменение в стандартное разрешение или стандартные

процедуры передачи обслуживания воздушного движения.

5.3.5. Стандартные разрешения для вылетающих воздушных судов содержат следующие элементы:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) пределы действия разрешений, как правило, аэродром назначения;

в) обозначение назначенного стандартного маршрута вылета (если применимо);

г) разрешенный эшелон;

(пп. «г» в ред. Приказа Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

д) распределенный код вторичного обзорного радиолокатора;

е) любые другие необходимые указания или информация, не включенные в описание стандартного маршрута вылета.

5.3.6. Орган ОВД назначает выход воздушного судна из района аэродрома по установленной схеме или по назначенным траекториям (векторение).

5.3.7. По запросу экипажа орган ОВД дает разрешение на буксировку, запуск двигателей и руление воздушного судна на предварительный старт и сообщает его экипажу магнитный путевой угол ВПП, маршрут и условия руления.

5.3.8. Орган ОВД должен передать экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС или метеоканалу.

5.3.9. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД сообщает ему предполагаемое время взлета.

5.3.10. Если ожидается задержка вылетающего воздушного судна, орган ОВД назначает экипажу, запрашивающему запуск двигателей, новое время запуска двигателей.

5.3.11. В том случае, если орган ОВД не дает разрешение на запуск двигателей, он информирует экипаж о причине запрета.

5.3.12. Перед выдачей разрешения на руление диспетчер определяет место стоянки воздушного судна. Разрешение на руление содержит четкие указания и соответствующую информацию, с тем чтобы летный экипаж мог придерживаться надлежащих маршрутов руления, избежать столкновения с другими воздушными судами или объектами и свести к минимуму возможный непреднамеренный выезд воздушного судна на действующую ВПП.

5.3.13. В том случае, если в разрешении на руление указывается граница руления, расположенная за ВПП, то такое разрешение предусматривает разрешение на пересечение ВПП.

5.3.14. При отсутствии на аэродроме информационного вещания АТИС (МВ-канала) перед началом руления орган ОВД сообщает экипажу курс взлета, метеоинформацию на ВПП и по курсу взлета.

5.3.15. Орган ОВД информирует экипаж о движении воздушных судов и спецтехники по площади маневрирования и вблизи нее.

5.3.16. При получении от экипажа воздушного судна информации о наличии препятствий на площади маневрирования орган ОВД принимает меры для обеспечения безопасности движения воздушного судна и удаления препятствий.

5.3.17. Если в документах аэронавигационной информации опубликованы стандартные маршруты руления, то орган ОВД использует в разрешении на руление соответствующие обозначения стандартных маршрутов руления.

5.3.18. Если стандартные маршруты руления не опубликованы, орган ОВД указывает маршрут руления с использованием обозначений рулежных дорожек и ВПП.

5.3.19. Орган ОВД заблаговременно сообщает экипажу условия взлета, номер стандартного маршрута вылета, порядок выполнения маневра выхода и порядок бесступенчатого набора высоты в случае его применения. При наличии АТИС условия взлета, порядок выполнения выхода не указываются.

Возможные изменения условий ранее выданных условий незамедлительно доводятся до экипажей воздушных судов.

5.3.20. Орган ОВД дает разрешение на выруливание воздушного судна на исполнительный старт (или выруливание и взлет без остановки на исполнительном старте)

с учетом оценки воздушной обстановки.

5.3.21. Перед взлетом на борт воздушного судна сообщается информация о изменении метеорологических условий: направления или скорости приземного ветра, видимости, дальности видимости на ВПП или температуры воздуха (для воздушных судов с газотурбинными двигателями), а также наличия грозы или кучево-дождевой облачности, умеренной или сильной турбулентности, сдвига ветра, града, умеренного или сильного обледенения, линии сильных шквалов, переохлажденных осадков, сильных горных волн, песчаных или пыльных бурь, общей метели, торнадо или смерча в зоне аэродрома (аэроузла), за исключением тех случаев, когда известно, что это воздушное судно уже получило такую информацию.

5.3.22. Разрешение на выполнение взлета не от начала ВПП выдается при условии, если это предусмотрено документами аэронавигационной информации и экипаж воздушного судна доложил о готовности к взлету не от начала ВПП.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

5.3.23. При одновременных полетах с нескольких ВПП занятие их воздушными судами и разрешение на взлет производятся по согласованию между органами ОВД соответствующих направлений ВПП.

5.3.24. Разрешение органа ОВД на взлет воздушного судна означает, что на момент взлета:

а) безопасный интервал для вылетающего воздушного судна обеспечен;

б) препятствия на летной полосе отсутствуют;

в) экипаж воздушного судна имеет информацию о состоянии ВПП, направлении и скорости ветра у земли с учетом его порывов, фактической погоде, если она отличается от информации АТИС или погоды, вещаемой по МВ-каналу, а также о явлениях, угрожающих безопасности взлета;

г) экипажу воздушного судна разрешено занять высоту круга или высоту, предусмотренную стандартным маршрутом вылета.

5.3.25. Диспетчерские разрешения воздушным судам выполнять полеты по СИД с сохраняющимися опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости указывают, следует ли придерживаться таких ограничений или же эти ограничения отменяются органом ОВД.

При этом используемая фразеология будет означать:

а) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень)»:

набирайте разрешенный эшелон и соблюдайте ограничения по высоте;

выдерживайте боковой профиль СИД;

соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

б) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ»:

набирайте разрешенный эшелон без опубликованных ограничений по высоте;

выдерживайте боковой профиль СИД;

соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

в) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и)»:

набирайте разрешенный эшелон без ограничения(й) по высоте, указанной(ых) в точке(ах);

выдерживайте боковой профиль СИД;

соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

г) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ»:

набирайте разрешенный эшелон и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

выдерживайте боковой профиль СИД;

опубликованные ограничения по скорости или указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены;

д) «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и)»:

набирайте разрешенный эшелон и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

выдерживайте боковой профиль СИД;

опубликованные ограничения по скорости отменяются в указанной(ых) точке(ах);

е) «НАБИРАЙТЕ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или НАБИРАЙТЕ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ»:

набирайте разрешенный эшелон без опубликованных ограничений по высоте;

выдерживайте боковой профиль СИД;

опубликованные ограничения по скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены.

(п. 5.3.25 в ред. Приказа Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.3.25.1. При отсутствии опубликованных на СИД ограничений по высоте или скорости используется фраза «НАБИРАЙТЕ (уровень)».

(п. 5.3.25.1 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.3.25.2. Если поступили последующие указания по ограничениям скорости и разрешенный эшелон не изменен, фраза «НАБИРАЙТЕ ПО СИД (уровень)» не используется.

(п. 5.3.25.2 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.3.25.3. Если вылетающему воздушному судну разрешено следовать прямо на опубликованную точку пути на СИД, то ограничения по высоте и скорости, связанные с пропускаемыми точками, отменяются. Все оставшиеся опубликованные ограничения по высоте и скорости сохраняются.

(п. 5.3.25.3 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.3.25.4. Если к вылетающему воздушному судну применяется векторение или ему разрешается следовать в точку, которой нет на СИД, то все опубликованные на СИД ограничения по скорости и высоте отменяются, а диспетчер УВД:

повторяет разрешенный эшелон;

сообщает по мере необходимости об ограничениях по скорости и высоте;

уведомляет экипаж о том, будет ли воздушному судну дано указание в дальнейшем возобновить полет по СИД.

(п. 5.3.25.4 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.3.25.5. Указания органа ОВД воздушному судну возобновить полет по СИД включают:

обозначение СИД, по которому должен быть возобновлен полет, если в соответствии с пунктом 5.3.25.4 настоящих Правил не было представлено предварительного уведомления о возобновлении полета;

разрешенный эшелон в соответствии с пунктом 5.3.25 настоящих Правил;

местоположение, в котором предполагается возобновить полет по СИД.

(п. 5.3.25.5 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.3.26. За исключением случаев, предусмотренных пунктами 5.11 - 5.11.6 и 5.2.8 - 5.2.12 настоящих Правил, вылетающему воздушному судну не разрешается приступать к выполнению взлета до тех пор, пока предшествующее вылетающее воздушное судно не пересечет конца используемой ВПП или не приступит к выполнению разворота, или до тех пор, пока предшествующие воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.

5.3.27. Разрешение на взлет может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент выполнения взлета этим воздушном судном будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пункте 5.3.26 настоящих Правил или предписываемое пунктами 5.11 - 5.11.6 настоящих Правил.

Разрешение на взлет выдается, когда воздушное судно готово выполнить взлет

и находится на ВПП вылета или приближается к ней и условия движения позволяют выполнить взлет. Разрешение на взлет включает обозначение ВПП для вылетающих воздушных судов.

5.3.28. В целях ускорения движения воздушному судну может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как оно выйдет на ВПП. По получении такого разрешения воздушное судно выруливает на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.

5.3.29. Окончательное решение о производстве взлета принимает командир воздушного судна. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением экипажа воздушного судна к его совершению.

5.3.30. В случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты) экипаж воздушного судна до ее занятия сообщает органу ОВД о необходимом времени для подготовки к взлету. Если после выдачи разрешения на взлет прошло более 1 минуты, то экипаж воздушного судна обязан запросить повторное разрешение на взлет.

5.3.31. В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам (занята ВПП, другое воздушное судно уходит на второй круг и т.д.) орган ОВД передает указание об ожидании диспетчерского разрешения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

5.3.32. Выруливание на исполнительный старт и взлет вылетающему воздушному судну разрешается, если между ним и заходящим на посадку воздушным судном обеспечивается безопасный интервал, рассчитанный для данного аэродрома.

5.3.33. В том случае, если орган ОВД наблюдает или ему сообщают о нештатной конфигурации или состоянии воздушного судна, включая такие условия, как невыпущенное шасси (частичный его выпуск) или наличие дыма из какой-либо части воздушного судна, соответствующее воздушное судно незамедлительно информируется об этом.

5.3.34. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 14.02.2017 N 49.

5.3.35. При получении информации от экипажа воздушного судна, произведшего взлет и предполагающего наличие повреждения данного воздушного судна, срочно проверяется взлетно-посадочная полоса и экипаж воздушного судна по возможности незамедлительно информируется о наличии на взлетно-посадочной полосе каких-либо деталей воздушного судна или останков птиц или животных.

5.3.36. Отсутствие препятствий на летной полосе определяется визуальным осмотром и/или при помощи технических средств либо по докладам экипажей воздушных судов или руководителя (ответственного лица) проведения работ на летной полосе.

5.3.37. Исключен. - Приказ Минтранса России от 12.05.2014 N 124.

5.4. Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, не выдается разрешение на полет в пределах начального участка захода на посадку ниже соответствующей минимальной высоты или на снижение до высоты, меньшей этой высоты, если не соблюдается одно из условий:

а) экипаж не доложил о пролете соответствующего пункта, определяемого навигационным средством или точкой пути;

б) экипаж не сообщает, что он видит аэродром и может сохранить его в поле зрения;

в) воздушное судно не выполняет визуальный заход на посадку;

г) диспетчер не установил местоположение воздушного судна с помощью системы наблюдения ОВД, а также при предоставлении обслуживания на основе наблюдения не установлена меньшая минимальная высота.

5.4.1. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты прибытия по приборам, прибывающим воздушным судам следует выдавать разрешения выдерживать соответствующий маршрут прибытия по приборам. Воздушное судно по возможности незамедлительно информируется об ожидаемом типе захода на посадку и используемой ВПП. Данная информация может быть доведена посредством АТИС.

5.4.2. В органах ОВД по мере возможности устанавливаются стандартные процедуры передачи управления между соответствующими органами ОВД и используются стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов.

5.4.3. В том случае, если используются стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов, и при условии, что на аэродроме не ожидается задержек, разрешение на следование по соответствующему маршруту прибытия по приборам целесообразно выдавать РДЦ без предварительного согласования с диспетчерским органом подхода, или в соответствующих случаях с аэродромным диспетчерским пунктом, или одобрения с их стороны.

5.4.4. Предварительная координация разрешений должна требоваться только в том случае, когда необходимо или целесообразно внести изменение в стандартное разрешение или стандартные процедуры передачи управления.

5.4.5. Стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов содержат следующие элементы:

а) опознавательный индекс воздушного судна;

б) номер заданного стандартного маршрута прибытия;

в) используемая ВПП, если эта информация отсутствует в описании маршрута прибытия по приборам;

г) разрешенный эшелон;

(пп. «г» в ред. Приказа Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

д) иные необходимые указания или информацию, не включенные в описание маршрута прибытия по приборам, например, изменение связи.

5.4.6. Диспетчерские разрешения воздушным судам выполнять полеты по СТАР с сохраняющимися опубликованными ограничениями по высоте и/или скорости указывают, следует ли придерживаться таких ограничений или же эти ограничения отменяются органом ОВД.

При этом используемая фразеология будет означать:

а) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень)»:

снижайтесь до разрешенного эшелона и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

выдерживайте боковой профиль СТАР;

соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

б) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ»:

снижайтесь до разрешенного эшелона без опубликованных ограничений по высоте;

выдерживайте боковой профиль СТАР;

соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

в) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО ВЫСОТЕ В (точка(и)»:

снижайтесь до разрешенного эшелона без опубликованного(ых) ограничения по высоте в указанной(ых) точке(ах);

выдерживайте боковой профиль СТАР;

соблюдайте опубликованные ограничения по скорости или выполняйте указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД;

г) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ»:

снижайтесь до разрешенного эшелона и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

выдерживайте боковой профиль СТАР;

опубликованные ограничения и по скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены;

д) «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЯ(Й) ПО СКОРОСТИ В (точка(и)»:

снижайтесь до разрешенного эшелона и соблюдайте опубликованные ограничения по высоте;

выдерживайте боковой профиль СТАР;

опубликованные ограничения и по скорости в указанной(ых) точке(ах) отменены;

е) «СНИЖАЙТЕСЬ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ (уровень) или СНИЖАЙТЕСЬ (уровень) БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЫСОТЕ И СКОРОСТИ»:

снижайтесь до разрешенного эшелона без опубликованных ограничений по высоте;

выдерживайте боковой профиль СТАР;

опубликованные ограничения скорости и указания по управлению скоростью, выданные органом ОВД, отменены.

(п. 5.4.6 в ред. Приказа Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.4.6.1. При отсутствии опубликованных на СТАР ограничений по высоте или скорости используется фраза «СНИЖАЙТЕСЬ (уровень)»,

(п. 5.4.6.1 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.4.6.2. Если поступили последующие указания по ограничениям скорости и разрешенный эшелон не изменен, фраза «СНИЖАЙТЕСЬ ПО СТАР (уровень)» не используется.

(п. 5.4.6.2 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.4.6.3. Если прибывающему воздушному судну разрешено следовать прямо на опубликованную точку пути на СТАР, то ограничения по скорости и высоте, связанные с пропускаемыми точками, отменяются. Все оставшиеся опубликованные ограничения по скорости и высоте сохраняются.

(п. 5.4.6.3 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.4.6.4. Если к прибывающему воздушному судну применяется векторение или ему разрешается следовать в точку, которой нет на СТАР, то все опубликованные на СТАР ограничения по скорости и высоте отменяются, а диспетчер УВД:

повторяет разрешенный эшелон;

сообщает по мере необходимости об ограничениях по скорости и высоте;

уведомляет экипаж в случае, если предполагается, что воздушному судну будет дано указание в дальнейшем возобновить полет по СТАР.

(п. 5.4.6.4 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.4.6.5. Указания органа ОВД воздушному судну возобновить полет по СТАР включают:

обозначение СТАР, по которому должен быть возобновлен полет, если в соответствии с пунктом 5.4.6.4 настоящих Правил не было представлено предварительного уведомления о возобновлении полета;

разрешенный эшелон в соответствии с пунктом 5.4.6 настоящих Правил;

местоположение, в котором предполагается возобновить полет по СТАР.

(п. 5.4.6.5 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

5.4.7. Орган ОВД информирует экипажи воздушных судов об изменении используемой ВПП.

5.4.8. Орган ОВД дает разрешение на снижение воздушного судна с крейсерского эшелона (высоты). Снижение производится по маршруту полета, стандартному маршруту прибытия, установленной схеме захода на посадку или по траекториям, задаваемым органом ОВД, с применением процедуры векторения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

В целях оптимизации траекторий полетов воздушных судов наряду с применением процедуры векторения для воздушных судов, следующих по траекториям стандартных маршрутов вылета или прибытия, стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации, орган ОВД может применять процедуру «Прямо на».

Процедура «Прямо на» используется для направления воздушного судна на точку, принадлежащую текущей стандартной траектории стандартных маршрутов вылета или прибытия, стандартных маршрутов вылета или прибытия зональной навигации. При достижении этой точки воздушное судно самостоятельно продолжает полет по используемой стандартной траектории или маршруту полета.

5.4.9. Воздушному судну, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается

внеочередной заход на посадку.

5.4.10. Орган ОВД после установления связи с воздушным судном должен передать ему следующую информацию:

а) тип (систему) захода на посадку и используемую ВПП;

б) направление и скорость приземного ветра с учетом порывов;

в) видимость и/или дальность видимости на ВПП;

г) наблюдаемые метеоявления (облачность ниже 1500 м или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше, кучево-дождевая облачность, если небо затенено - вертикальная видимость, если имеются данные);

д) температура воздуха;

е) давление для установки высотомера;

ж) любая имеющаяся информация о неблагоприятных атмосферных условиях в зоне захода на посадку;

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

з) прогноз для посадки, когда он имеется;

и) текущие данные о состоянии поверхности ВПП;

к) данные об изменении эксплуатационного состояния визуальных и невизуальных средств, имеющих важное значение для захода на посадку и посадки.

Перечисленная выше информация передается при отсутствии на аэродроме радиовещательных передач АТИС (метеоканала) или если эта информация (часть информации) не включена в АТИС.

5.4.11. Орган ОВД оперативно информирует экипаж о:

а) изменении состояния поверхности ВПП;

б) превышении воздушным судном предельно допустимых отклонений по курсу и (или) глиссаде (при использовании посадочного радиолокатора) на участке между дальним приводным радиомаяком и ближним приводным радиомаяком;

в) изменениях видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости) в соответствии с критериями, опубликованными в документах аэронавигационной информации;

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

г) возникновении неблагоприятных атмосферных условий;

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

д) изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов.

5.4.12. Окончательное решение о производстве посадки принимает командир воздушного судна. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к ее совершению.

5.4.13. За исключением случаев, предусмотренных пунктами 5.11 - 5.11.6 и 5.2.8 - 5.2.12 настоящих Правил, выполняющему посадку воздушному судну не разрешается пересекать порог ВПП на конечном участке захода на посадку до тех пор, пока предшествующее вылетающее воздушное судно не пересечет конца используемой ВПП или не приступит к выполнению разворота, либо пока все предшествующие воздушные суда, выполняющие посадку, не освободят используемую ВПП.

5.4.14. Разрешение на посадку может выдаваться воздушному судну в том случае, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент пересечения воздушным судном порога ВПП будет обеспечиваться эшелонирование, указанное в пункте 5.4.13 настоящих Правил или предписываемое в соответствии с пунктами 5.11 - 5.11.6 настоящих Правил, при условии, что разрешение на посадку не выдается до тех пор, пока предшествующее воздушное судно, выполняющее посадку, не пересечет порога ВПП. Для уменьшения риска недопонимания разрешение на посадку включает обозначение ВПП для посадки.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.04.2012 N 119)

5.4.15. В тех случаях, когда необходимо или желательно ускорить движение, воздушному судну, выполняющему посадку, может быть дано указание:

а) ожидать при пробеге после посадки у пересекающей ВПП;

б) выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП;

в) освободить ВПП через указанную выходную РД;

г) ускорить освобождение ВПП.

5.4.16. При выдаче указания осуществляющему посадку воздушному судну выполнить конкретный маневр посадки и/или послепосадочного пробега учитывается тип воздушного судна, длина ВПП, месторасположение выходных рулежных дорожек, эффективность торможения на ВПП и рулежных дорожках, а также превалирующие метеорологические условия.

Воздушному судну категории «тяжелое» не дается указание выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП.

5.4.17. В том случае, если командир воздушного судна считает, что он не может выполнить требуемую операцию, об этом незамедлительно информируется диспетчер.

5.4.18. После посадки орган ОВД обязан по докладу экипажа либо при помощи системы наблюдения ОВД (при ее наличии) и/или визуально убедиться в освобождении воздушным судном ВПП.

5.4.19. Конкретные обязанности для каждого диспетчерского пункта (сектора) отражаются в технологиях работы и должны исключать дублирование действий диспетчеров УВД смежных диспетчерских пунктов (секторов) по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения.

5.5. При заходе на посадку по приборам орган ОВД сообщает прибывающему воздушному судну используемую схему захода на посадку по приборам. Экипаж воздушного судна может запросить другую схему. В случае, если позволяют условия, орган ОВД должен разрешить ее использование.

5.5.1. По запросу экипажа воздушного судна, когда он незнаком с порядком захода на посадку по приборам, орган ОВД информирует его о таком порядке, сообщает высоту полета на начальном участке захода на посадку, пункт (в минутах полета от соответствующей контрольной точки), в котором будет начат стандартный разворот, высоту, на которой стандартный разворот будет завершен, или линию пути на конечном участке захода на посадку. При необходимости орган ОВД указывает частоту(ы) навигационного(ых) средства (средств), а также порядок ухода на второй круг.

5.5.2. В тех случаях, когда визуальный контакт с местностью устанавливается до окончания захода на посадку по приборам, вся схема должна быть тем не менее соблюдена, если воздушное судно не запрашивает и не получает разрешения на визуальный заход на посадку.

5.5.3. При заходе экипажа воздушного судна на посадку по системе, указанной в АТИС, диспетчер разрешает следующим друг за другом воздушным судам заход на посадку:

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

до подхода воздушного судна к предпосадочной прямой, если выполняется заход по схеме захода на посадку по приборам (стандартному маршруту прибытия);

при назначении курса выхода на предпосадочную прямую, если осуществляется векторение.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Если запрошен заход по системе, отличающейся от вещаемой в АТИС, воздушное судно информируется о возможности (невозможности) выполнения такого захода.

5.5.4. О неисправностях и отказах средств радиотехнического обеспечения полетов (наземных и/или спутниковых), систем посадки орган ОВД обязан немедленно информировать экипаж и давать ему рекомендации по использованию других систем обеспечения захода на посадку или выполнению повторного захода.

5.6. Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

5.6.1. При инициировании визуальных заходов на посадку орган ОВД должен

учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия.

5.6.2. Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку воздушному судну, выполняющему полет по ППП, при условии:

а) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами;

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

б) сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение, или

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.04.2012 N 119)

в) экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

5.6.3. Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

5.6.4. Эшелонирование следующих одного за другим воздушных судов обеспечивается органом ОВД до того момента, когда экипаж следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно. Воздушному судну затем дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна.

Если оба воздушных судна относятся к категории тяжелых с учетом турбулентности в следе или находящееся впереди воздушное судно относится к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе, чем следующее за ним воздушное судно, и дистанция между воздушными судами меньше соответствующей минимуму турбулентности в следе, диспетчер выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе.

Экипаж воздушного судна обеспечивает приемлемый интервал эшелонирования относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе.

Если экипаж воздушного судна считает необходимым увеличить интервал эшелонирования, то он информирует об этом орган ОВД.

5.7. На контролируемых аэродромах с непересекающимися ВПП, имеющими угол схождения осевых линий 15° или менее (далее - параллельные ВПП), органом ОВД могут обеспечиваться следующие виды операций:

а) раздельные операции - одна ВПП используется для взлетов, а другая ВПП - для посадок;

б) полусмешанные операции - одна ВПП используется для взлетов или посадок, а другая ВПП - для посадок и взлетов;

в) смешанные операции - обе ВПП используются как для взлетов, так и для посадок.

5.7.1. Раздельные параллельные операции выполняются на параллельных ВПП при соблюдении следующих условий:

а) расстояние между осевыми линиями ВПП 1000 м и более;

б) угол расхождения траекторий взлетевшего и уходящего на второй круг воздушного судна составляет не менее 30° до момента достижения установленного продольного эшелонирования для аэродромного диспетчерского обслуживания;

в) имеется соответствующее оборудование, применяемое для конкретного типа захода на посадку;

г) на аэродроме обеспечивается передача информации в сводке АТИС о работе аэродрома с параллельных ВПП.

5.7.2. Одновременные независимые параллельные взлеты могут выполняться с параллельных ВПП при условии, если:

а) расстояние между осевыми линиями ВПП 1000 м и более;

б) линии пути непосредственно после взлета расходятся не менее чем на 15° (при расхождении линий пути на 45° и более радиолокационный контроль не обязателен);

в) имеется средство наблюдения ОВД, позволяющее опознать взлетевшие воздушные суда на расстоянии 2 км от конца ВПП;

г) установлены эксплуатационные процедуры обслуживания воздушного движения, обеспечивающие требуемое расхождение линии пути воздушных судов.

5.7.3. Условиями для выполнения одновременных зависимых параллельных заходов на посадку являются:

а) наличие системы наблюдения ОВД, обеспечивающего наблюдение за воздушными судами, заходящими на посадку, отдельно для каждой ВПП;

б) обеспечивается расстояние между воздушными судами, заходящими на параллельные ВПП, не менее 4 км при расстоянии между продолжениями осей параллельных ВПП 1000 м и более;

в) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по системе посадки по приборам и/или микроволновой системе посадки и траектории ухода на второй круг расходятся не менее 30°;

г) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков системы посадки по приборам и/или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов) или продольные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;

д) обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме зависимых параллельных заходов на посадку;

е) процедуры ОВД опубликованы в сборниках аэронавигационной информации.

5.7.4. Условия для выполнения одновременных независимых параллельных заходов на посадку:

а) расстояние между осями параллельных ВПП 1000 м и более, имеется радиолокатор с требуемой дискретностью обновления информации;

б) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по системе посадки по приборам и/или микроволновой системе посадки, а траектории ухода на второй круг расходятся не менее чем на 30°;

г) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков системы посадки по приборам и/или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов) или продольные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;

д) обеспечивается сообщение АТИС о работе аэродрома в режиме независимых параллельных заходов на посадку, в том числе с информацией о частоте работы курсовых радиомаяков системы посадки по приборам или микроволновой системы посадки;

е) процедуры ОВД опубликованы в документах аэронавигационной информации;

ж) установлена и нанесена на индикатор воздушной обстановки промежуточная защитная зона шириной не менее 610 м, границы которой находятся на одинаковом удалении от продолженных осевых линий ВПП;

з) заходы на посадку на каждую ВПП контролируют отдельные диспетчеры УВД и обеспечивают гарантии в том, что, когда интервал вертикального эшелонирования становится меньше 300 м (1000 футов):

1) воздушные суда не заходят в установленную промежуточную защитную зону;

2) выдерживаются применяемые минимумы продольного эшелонирования воздушных судов, находящихся на одной линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки.

5.7.4.1. При векторении для захвата линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой

системе посадки последний вектор должен позволять воздушному судну выйти на линию курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линию пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки под углом, не превышающим 30°, а протяженность участка прямолинейного и горизонтального полета до захвата линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки составляет не менее 2 км. Кроме того, этот вектор должен позволять воздушному судну стабилизироваться на линии курса курсового радиомаяка системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки в горизонтальном полете по крайней мере за 3,5 км до захвата глиссады системы посадки по приборам или установленного угла места микроволновой системы посадки.

5.7.4.2. Минимальное вертикальное эшелонирование в 300 м (1000 футов) или продольные интервалы, установленные для аэродромного диспетчерского обслуживания, обеспечиваются до тех пор, пока воздушные суда не стабилизируются на линии курса приближения курсового радиомаяка системы посадки по приборам и/или линии пути приближения конечного этапа захода на посадку по микроволновой системе посадки и ни одно из этих воздушных судов не находится в отображенной на индикаторе воздушной обстановки промежуточной защитной зоне.

5.7.4.3. Если наблюдаемое воздушное судно «перелетает» точку разворота или находится на линии пути, выводящей его в промежуточную защитную зону, воздушному судну предписывается немедленно возвратиться на правильную линию пути.

5.7.4.4. При отсутствии интервала вертикального или продольного эшелонирования, установленного для аэродромного диспетчерского обслуживания, если одно наблюдаемое воздушное судно входит в промежуточную защитную зону, то воздушному судну, находящемуся на линии курса курсового радиомаяка соседней системы посадки по приборам или линии пути конечного этапа захода на посадку, задаваемой соседней микроволновой системой посадки, передаются указания немедленно набрать заданную абсолютную/относительную высоту и выполнить разворот на заданный курс, чтобы избежать столкновения с отклонившимся воздушным судном.

5.8. При получении доклада от экипажа воздушного судна о невозможности выполнять полет по стандартному маршруту вылета зональной навигации (отказ оборудования зональной навигации, аномалия системы спутниковой навигации, метеоусловия) и принятии экипажем решения продолжать выполнение полетного задания орган ОВД обязан принять меры к назначению маршрута без применения зональной навигации.

5.8.1. При заходе на посадку с использованием системы спутниковой навигации орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, информируется экипажем воздушного судна об основной и резервной системах захода на посадку.

5.8.2. При невозможности выполнять посадку по системе спутниковой навигации экипаж воздушного судна информирует орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, о решении на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг.

5.8.3. При получении информации об отказах технических средств, обеспечивающих посадку по зональной навигации, орган ОВД, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, информирует об этом экипажи воздушных судов, находящиеся у него на обслуживании и использующие зональную навигацию, и рекомендует заход на посадку по выбранной резервной системе.

5.9. В том случае, если орган ОВД после выдачи разрешения на взлет или посадку устанавливает факт несанкционированного выезда на ВПП или его неизбежность или наличие какого-либо препятствия на ВПП или вблизи нее, что может создать угрозу безопасности взлетающему или выполняющему посадку воздушному судну, предпринимаются следующие надлежащие действия:

а) аннулируется разрешение на взлет вылетающего воздушного судна;

б) дается указание совершающему посадку воздушному судну уйти на второй круг;

в) во всех случаях воздушное судно информируется о несанкционированном выезде на ВПП или наличии препятствия и его местонахождении относительно ВПП.

5.9.1. В том случае, когда органу ОВД становится известно о том, что воздушное судно или транспортное средство потеряло ориентировку или не уверено в своем местоположении на летном поле, немедленно предпринимаются соответствующие действия по обеспечению безопасности операций и оказанию помощи соответствующему воздушному судну или транспортному средству в определении его местоположения.

5.9.2. В случае обнаружения внешних признаков неисправности воздушного судна орган ОВД информирует об этом его экипаж.

5.9.3. При получении сообщения от экипажа вылетающего воздушного судна о получении повреждений при взлете орган ОВД информирует главного оператора аэропорта.

5.10. Во всех случаях, когда этого требуют соображения безопасности, любое движение или все полеты ПВП на аэродроме или вблизи аэродрома могут временно приостанавливаться любым из следующих органов:

а) диспетчерским органом подхода или соответствующим РДЦ;

б) органом аэродромного диспетчерского обслуживания.

5.10.1. Любое такое временное приостановление полетов по ПВП осуществляется через диспетчерский пункт аэродрома или о нем сообщается этому пункту.

5.10.2. Во всех случаях, когда временно приостанавливаются полеты по ПВП, диспетчерский пункт аэродрома соблюдает следующие правила:

а) задерживает все вылеты по ПВП;

б) соответственно уведомляет диспетчерский орган подхода или РДЦ о предпринятых действиях;

в) при необходимости или по запросу уведомляет всех эксплуатантов или назначенных ими представителей о причине предпринятия таких действий.

5.11. При условии, что надлежащим образом задокументированная оценка безопасности полетов свидетельствует о возможности соблюдения приемлемого уровня безопасности полетов, соответствующий поставщик аэронавигационных услуг после консультации с эксплуатантами может предписывать уменьшенные минимумы по сравнению с теми, которые указаны в пунктах 5.3.26 и 5.4.13 настоящих Правил.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.04.2012 N 119)

Оценка безопасности полетов проводится для каждой ВПП, на которой планируется применять сокращенные минимумы, принимая во внимание такие факторы, как:

а) длина ВПП;

б) планировка аэродрома;

в) типы/категории воздушных судов.

5.11.1. Все применяемые процедуры, касающиеся использования сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП, публикуются в сборнике аэронавигационной информации, а также в местных технологиях по управлению воздушным движением. Диспетчеры проходят надлежащую и целенаправленную подготовку по применению этих процедур.

5.11.2. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП применяются только в дневное время в период, начинающийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени.

5.11.3. Применение сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП регламентируется следующими условиями:

а) применяются минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе;

б) видимость составляет минимум 5 км и высота нижней границы облаков равняется не менее 300 м (1000 футов);

в) составляющая попутного ветра не превышает 3 м/с;

г) имеются средства, такие как подходящие наземные ориентиры, помогающие диспетчеру оценивать расстояния между воздушными судами, или применяется система

наблюдения за наземным движением, которая предоставляет диспетчеру УВД информацию о местоположении воздушных судов;

д) обеспечивается минимальное эшелонирование между двумя последовательно вылетающими воздушными судами сразу же после взлета второго воздушного судна;

е) информация о воздушном движении предоставляется летному экипажу соответствующего последующего воздушного судна;

ж) загрязнение ВПП, например наличие льда, слякоти, снега и воды, не оказывает неблагоприятного влияния на эффективность торможения.

5.11.4. В целях применения сокращенного эшелонирования на ВПП воздушные суда классифицируются следующим образом:

а) воздушное судно категории 1: однодвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой 2000 кг или менее;

б) воздушное судно категории 2: однодвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2000 кг, но менее 7000 кг; и двухдвигательное винтовое воздушное судно с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 7000 кг;

в) воздушное судно категории 3: все прочие воздушные суда.

5.11.5. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП не применяются между вылетающим воздушным судном и предшествующим воздушным судном, выполняющим посадку.

5.11.6. Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП, которые могут применяться на аэродроме, определяются для каждой отдельной ВПП. В любом случае применяемые интервалы эшелонирования составляют не менее следующих минимумов:

а) выполняющие посадку воздушные суда:

1) последующее выполняющее посадку воздушное судно категории 1 может пересекать порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно относится к категории 1 или 2 и либо:

выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 600 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении, либо

находится в воздухе и прошло точку, расположенную по крайней мере на расстоянии 600 м от порога ВПП;

2) последующее выполняющее посадку воздушное судно категории 2 может пересечь порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно относится к категории 1 или 2 и либо:

выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 1500 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении, либо

находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 1500 м от порога ВПП;

3) последующее выполняющее посадку воздушное судно может пересечь порог ВПП, когда предшествующее воздушное судно категории 3:

выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении или

находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от порога ВПП;

б) вылетающие воздушные суда:

1) воздушному судну категории 1 может быть дано разрешение на взлет в том случае, когда предшествующее вылетающее воздушное судно относится к категории 1 или 2, находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 600 м от последующего воздушного судна;

2) воздушному судну категории 2 может быть дано разрешение на взлет, когда

предшествующее вылетающее воздушное судно относится к категории 1 или 2, находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 1500 м от последующего воздушного судна;

3) воздушному судну может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее воздушное судно категории 3 находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2400 м от последующего воздушного судна.

5.12. В том случае, когда требуется осуществлять движение на площади маневрирования в условиях видимости, которые не позволяют диспетчерскому пункту аэродрома применять визуальное эшелонирование воздушных судов, а также воздушных судов и транспортных средств, применяется следующий порядок:

а) на пересечении рулежных дорожек находящемуся на РД воздушному судну или транспортному средству не разрешается ожидать в месте, находящемся ближе к другой РД, чем граница места ожидания, обозначенная огнями предупреждающей линии, огнями линии «стоп» или маркировкой мест пересечения РД;

б) на рулежных дорожках выдерживается продольный интервал, установленный для каждого конкретного аэродрома соответствующим поставщиком аэронавигационных услуг. При установлении этого интервала учитываются характеристики средств наблюдения и управления наземным движением, сложность планировки аэродрома и характеристики воздушных судов, использующих данный аэродром.

5.12.1. Орган ОВД вводит положения, касающиеся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/III, а также вылетов в условиях дальности видимости на ВПП менее 550 м.

5.12.2. Операции в условиях ограниченной видимости инициируются диспетчерским пунктом аэродрома или через него.

5.12.3. Орган диспетчерского обслуживания аэродромного движения информирует диспетчерский орган подхода о начале и прекращении действия правил, связанных с выполнением точных заходов на посадку по категориям II/III и операций в условиях ограниченной видимости.

5.12.4. В положениях, касающихся операций в условиях ограниченной видимости, следует указывать:

а) значение(я) дальности видимости на ВПП, при котором(ых) применяются правила выполнения операций в условиях ограниченной видимости;

б) минимальные требования к оборудованию инструментального захода на посадку для обеспечения полетов по категориям II/III;

в) другие службы и средства, необходимые для обеспечения полетов по категориям II/III, включая наземные аэронавигационные огни, которые контролируются на предмет нормального функционирования;

г) критерии и обстоятельства, в которых снижаются характеристики оборудования инструментального захода на посадку ниже уровня категорий II/III;

д) требование относительно незамедлительного сообщения о любом отказе оборудования или ухудшении его характеристик соответствующим летным экипажам, диспетчерскому органу подхода или диспетчерскому пункту аэродрома и при необходимости в иные службы, обеспечивающие производство полетов;

е) специальные правила управления движением на площади маневрирования, включая:

1) подлежащие использованию места ожидания;

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

2) минимальное расстояние между прибывающими и вылетающими воздушными судами для обеспечения защиты критических зон;

3) правила проверки освобождения ВПП воздушными судами и транспортными средствами;

4) правила эшелонирования воздушных судов и транспортных средств;

ж) применяемый интервал между выполняющими друг за другом заход на посадку

воздушными судами;

з) действие(я), предпринимаемое(ые) в случае необходимости прекращения операций в условиях ограниченной видимости;

и) дополнительную информацию или требования.

5.12.5. Перед введением в действие правил, предусмотренных на случай ограниченной видимости, диспетчерский пункт аэродрома начинает вести учет транспортных средств и лиц, находящихся в данный момент на площади маневрирования, и продолжает вести этот учет в течение всего периода действия этих правил для содействия обеспечению безопасности деятельности на этой площади.

VI. Обслуживание воздушного движения на основе систем наблюдения

6.1. Системы наблюдения обслуживания воздушного движения, такие как первичный обзорный радиолокатор, вторичный обзорный радиолокатор, включая использование моноимпульсного метода или режима S, АЗН-В применяются при обслуживании воздушного движения самостоятельно либо в сочетании, в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии, что:

а) в пределах конкретного района обеспечивается надежное перекрытие (поле наблюдения);

б) вероятность обнаружения, точность и целостность системы наблюдения ОВД являются удовлетворительными;

в) в случае использования АЗН-В доступность данных от участвующих воздушных судов является приемлемой.

6.2. В целях индивидуального опознавания воздушных судов каждому воздушному судну присваивается код вторичного обзорного радиолокатора, который должен сохраняться в течение всего полета.

6.2.1. Коды 7700, 7600 и 7500 резервируются на международной основе для использования экипажами воздушных судов в условиях аварийной ситуации, отказа радиосвязи или незаконного вмешательства.

6.2.2. При назначении кода следует исключать его использование другим воздушным судном в пределах зоны действия вторичного обзорного радиолокатора.

6.2.3. Для снижения рабочей нагрузки на экипаж и орган ОВД, а также для уменьшения потребностей в связи «диспетчер - пилот» число изменений кодов, которые необходимо осуществлять экипажу, должно сводиться к минимуму.

6.2.4. Если после установки экипажем воздушного судна на бортовом приемоответчике кода вторичного обзорного радиолокатора на экране средств наблюдения наблюдается код, отличный от заданного, экипажу дается указание повторно установить заданный код и подтвердить правильность его установки.

Если принятые ранее меры не принесли ожидаемого результата, экипажу воздушного судна дается указание прекратить работу бортового приемоответчика в режиме «А». Информация об ограничении работы приемоответчика передается принимающему органу ОВД по направлению полета.

6.2.5. Воздушные суда, оборудованные приемоответчиками режима S или передатчиками АЗН-В и имеющие возможность опознавания воздушного судна, передают опознавательные индексы воздушных судов в соответствии с опознавательным индексом, указанным в поле 7 плана полета, или, когда план полета не представлен, передают регистрационные знаки воздушных судов.

6.2.6. Во всех случаях, когда отображаемый на индикаторе воздушной обстановки опознавательный индекс воздушного судна, переданный с борта воздушного судна, оснащенного оборудованием, работающим в режиме S, или передатчиками АЗН-В, отличается от ожидаемого индекса данного воздушного судна, орган ОВД предлагает экипажу подтвердить и при необходимости повторно ввести правильный опознавательный индекс воздушного судна.

6.2.7. Если после подтверждения экипажем правильности установки опознавательного индекса воздушного судна несоответствие по-прежнему сохраняется, орган ОВД принимает следующие меры:

а) информирует экипаж о сохраняющемся несоответствии;

б) по возможности исправляет формуляр, отображающий опознавательный индекс воздушного судна на индикаторе воздушной обстановки;

в) уведомляет следующий орган ОВД, использующий режим S или средства АЗН-В, об ошибке в опознавательном индексе воздушного судна, переданном с борта воздушного судна.

6.3. Прежде чем принять какое-либо воздушное судно на обслуживание на основе системы наблюдения ОВД орган ОВД осуществляет его опознавание, о чем информирует экипаж воздушного судна. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания на основе системы наблюдения.

6.3.1. В случае последующей потери опознавания орган ОВД должен проинформировать об этом экипаж воздушного судна.

6.3.2. При использовании первичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

а) путем установления взаимосвязи между конкретным радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, которое сообщает о своем местоположении над точкой, отображенной на индикаторе воздушной обстановки, или о пеленге и расстоянии от этой точки, и путем установления факта совпадения линии пути конкретного радиолокационного отображения местоположения с траекторией полета или сообщаемым курсом воздушного судна;

б) путем установления взаимосвязи между наблюдаемым радиолокационным отображением местоположения и воздушным судном, в отношении которого известно, что оно только что вылетело, при условии, что опознавание устанавливается в пределах 2 км от конца используемой ВПП. Особое внимание следует уделять тому, чтобы не спутать его с воздушными судами, которые выполняют полет в зоне ожидания над аэродромом или пролетают над ним, либо с воздушными судами, вылетающими с соседних ВПП или выполняющими над ними уход на второй круг;

в) путем передачи опознавания;

г) путем определения, если этого требуют обстоятельства, курса воздушного судна и наблюдения в течение определенного периода времени за линией пути:

давая экипажу указание выполнить одно или несколько изменений курса в пределах 30° или более и устанавливая взаимосвязь между изменениями одного конкретного радиолокационного отображения местоположения и подтвержденным выполнением воздушным судном данных ему указаний или

устанавливая взаимосвязь между изменениями конкретного радиолокационного отображения местоположения и только что выполненными воздушным судном маневрами, о которых было доложено.

При использовании этих методов орган ОВД должен убедиться, что изменения не более чем одного радиолокационного отображения местоположения соответствуют перемещению воздушного судна.

6.3.3. При использовании вторичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

а) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим S в формуляре сопровождения;

б) передачей опознавания воздушного судна;

в) контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;

г) контролем за выполнением указания о включении режима приемоответчика в режиме «Опознавание».

6.3.4. Орган ОВД осуществляет проверку того, что установленный экипажем

код соответствует коду, присвоенному данному воздушному судну. Дискретный код используется в качестве основы для опознавания только после проведения такой проверки.

6.3.5. При использовании АЗН-В опознавание воздушных судов осуществляется одним из следующих способов:

а) прямое распознавание опознавательного индекса воздушного судна в формуляре АЗН-В;

б) передача опознавания АЗН-В;

в) наблюдение за выполнением указания «Передать информацию АЗН-В в режиме «Опознавание».

6.3.6. Передача опознавания одним органом ОВД другому осуществляется только в том случае, когда воздушное судно находится в зоне действия средств наблюдения принимающего органа ОВД.

6.3.7. Передача опознавания осуществляется одним из следующих способов:

а) путем обозначения отображения местоположения с помощью автоматизированных средств при условии, что таким образом обозначается только одно отображение местоположения и не может возникнуть сомнение относительно правильности опознавания;

б) путем уведомления о дискретном коде вторичного обзорного радиолокатора;

в) путем уведомления о том, что воздушное судно, находящееся в зоне действия режима S вторичного обзорного радиолокатора, оборудовано устройством опознавания воздушных судов, работающим в режиме S вторичного обзорного радиолокатора;

г) путем уведомления о том, что воздушное судно, находящееся в зоне действия совместимого АЗН-В, оборудовано системой АЗН-В с функцией опознавания воздушных судов;

д) путем обозначения отображения местоположения посредством соотношения его с географическим местом и навигационным средством, точно указанными на обоих индикаторах воздушной обстановки, или посредством использования данных о пеленге и расстоянии от этого места или средства вместе с данными о линии пути наблюдаемого отображения местоположения, если маршрут воздушного судна неизвестен обоим органам ОВД;

е) где применимо, путем выдачи указания передающим органом ОВД воздушному судну изменить код вторичного обзорного радиолокатора и путем наблюдения принимающим органом ОВД за этим изменением или

ж) путем выдачи передающим органом ОВД указания воздушному судну задействовать режим приемоответчика «Опознавание», передать сигнал «Опознавание» и путем наблюдения принимающим органом ОВД за исполнением.

6.4. В тех случаях, когда используется вторичный обзорный радиолокатор и/или АЗН-В и обеспечивается отображение на индикаторе местоположений воздушных судов с соответствующими формулярами, передача обслуживания воздушного движения может осуществляться между соседними диспетчерскими пунктами или между соседними органами ОВД без предварительной координации при условии, что:

а) принимающему органу ОВД до передачи обслуживания воздушного движения предоставляется обновленная информация о плане полета воздушного судна, управление которым подлежит передаче, включая присвоенный дискретный код вторичного обзорного радиолокатора или опознавательный индекс воздушного судна в случае использования режима S или АЗН-В;

б) зона действия системы наблюдения обслуживания воздушного движения, имеющейся в распоряжении принимающего органа ОВД, позволяет ему видеть воздушное судно на индикаторе воздушной обстановки до передачи обслуживания воздушного движения и опознавать его по получении или, желательно, до получения первоначального вызова;

в) в технологиях работы внутри диспетчерского органа или в соглашениях о процедурах взаимодействия между двумя соседними органами ОВД предусмотрены точка или точки передачи обслуживания воздушного движения и все другие подлежащие

соблюдению условия (направление полета, установленные эшелоны, пункты передачи связи, согласованный минимум эшелонирования воздушных судов, в том числе следующих одно за другим воздушных судов, управление которыми подлежит передаче и которые наблюдаются на индикаторе воздушной обстановки);

г) принимающий орган ОВД информируется о любых указаниях в отношении высоты полета (эшелона), скорости или векторов наведения, которые даются воздушному судну перед передачей обслуживания воздушного движения и в соответствии с которыми изменяется его предполагаемый ход полета в точке передачи управления;

д) если диспетчеры физически не находятся рядом, они обладают средствами постоянной двусторонней прямой речевой связи, позволяющими им немедленно установить связь между собой.

6.4.1. Там, где используется первичный радиолокатор и где применяется система наблюдения обслуживания воздушного движения другого типа, но положение пункта 6.4 настоящих Правил не действует, передача управления движением воздушных судов может осуществляться между соседними диспетчерскими пунктами или между двумя соседними органами ОВД при условии, что:

а) принимающему диспетчеру передано опознавание или оно установлено непосредственно им самим;

б) когда диспетчеры не находятся физически рядом, для них постоянно доступны средства двусторонней прямой речевой связи, позволяющие устанавливать между ними такую связь немедленно;

в) минимумы эшелонирования с другими находящимися под управлением воздушными судами соответствуют минимумам, разрешенным для использования во время передачи обслуживания между соответствующими секторами;

г) принимающий диспетчер информируется о любых указаниях в отношении эшелона, скорости или наведения, действующих в отношении воздушного судна в точке передачи обслуживания;

д) передающий диспетчер поддерживает радиосвязь с воздушным судном до тех пор, пока принимающий диспетчер не согласится взять на себя ответственность за обеспечение обслуживания ОВД на основе наблюдения этого воздушного судна. После этого воздушному судну следует дать указание перейти на соответствующий канал, и с этого момента оно находится в ведении принимающего диспетчера.

6.4.2. В том случае, когда управление движением опознанного воздушного судна передается в диспетчерский сектор, который применительно к данному воздушному судну будет обеспечивать процедурное эшелонирование, перед передачей управления передающий диспетчер обеспечивает между этим воздушным судном и любыми другими контролируемыми воздушными судами соответствующее процедурное эшелонирование.

6.5. Проверка информации о высоте полета, получаемой на основе данных о барометрической высоте и выводимой на индикатор диспетчера, осуществляется по крайней мере один раз каждым органом ОВД, оснащенным соответствующим оборудованием, при первоначальном установлении связи с соответствующим воздушным судном или, если это не представляется возможным, как можно скорее после этого.

Проверка осуществляется путем одновременного сравнения с данными о высоте полета по показаниям высотомера, получаемым по каналам радиотелефонной связи от данного воздушного судна. О такой проверке не требуется информировать экипаж воздушного судна, информация о высоте полета которого, полученная на основе данных о барометрической высоте, находится в пределах установленного допустимого значения.

6.5.1. В воздушном пространстве с применением сокращенных минимумов вертикального эшелонирования значение допуска, используемое для определения того, что отображаемая диспетчеру информация о высоте полета, полученная на основе данных о барометрической высоте, является точной, составляет +/- 60 м (+/- 200 футов).

В другом воздушном пространстве без применения сокращенных минимумов вертикального эшелонирования оно составляет +/- 90 м (+/- 300 футов).

6.5.2. Если отображаемая информация о высоте полета выходит за пределы установленного допустимого значения или в ходе проверки выявляется несоответствие, превышающее установленные допустимые значения, экипаж воздушного судна ставится об этом в известность и ему дается указание проверить установку величины давления и подтвердить высоту полета воздушного судна.

6.5.3. Если после подтверждения правильности установки величины давления несоответствие сохраняется, в зависимости от обстоятельств должно предприниматься одно из нижеперечисленных действий:

а) экипажу воздушного судна дается указание прекратить передачу данных о высоте в режиме С или АЗН-В при условии, что это не приведет к потере информации о местоположении и опознавании;

б) экипаж воздушного судна информируется о несоответствии и ему дается указание продолжать соответствующую передачу, с тем чтобы не допустить потери информации о местоположении и опознавательного индекса воздушного судна, или скорректировать отображаемую в формуляре информацию о высоте полета передачи данных о высоте.

Следующие диспетчерские пункты или орган ОВД, имеющие отношение к данному воздушному судну, информируются о предпринятых действиях.

6.5.4. Критерием, который используется при определении занятости конкретного эшелона воздушным судном, является +/- 60 м (+/- 200 футов) в воздушном пространстве с RVSM. В воздушном пространстве без применения RVSM критерий составляет +/- 90 м (+/- 300 футов).

6.5.5. Если полученная на основе данных о барометрической высоте информация о высоте полета свидетельствует о том, что воздушное судно находится относительно заданного эшелона в пределах соответствующих допусков, указанных в пункте 6.5.4 настоящих Правил, оно рассматривается как выдерживающее заданный эшелон.

6.5.6. Воздушное судно, получившее разрешение на освобождение эшелона, рассматривается как приступившее к выполнению этого маневра и освободившее занимавшийся им ранее эшелон, когда полученная на основе данных о барометрической высоте информация о его высоте полета свидетельствует о перемещении данного воздушного судна в ожидаемом направлении более чем на 90 м (300 футов) по отношению к ранее заданному эшелону.

6.5.7. Набирающее высоту или снижающееся воздушное судно рассматривается как пересекшее эшелон, когда получаемая на основе данных о барометрической высоте информация о его высоте полета свидетельствует о том, что оно прошло этот эшелон в нужном направлении и удалилось от него более чем на 90 м (300 футов).

6.5.8. Воздушное судно рассматривается как занявшее указанный в разрешении эшелон, если после получения основанной на данных о барометрической высоте информации о высоте полета, свидетельствующей о том, что оно находится относительно заданного эшелона в пределах соответствующих допусков, указанных в пункте 6.5.4 настоящих Правил, прошло три обновления индицируемой на экране индикатора информации, три обновления данных датчика или 15 секунд, в зависимости от того, какая величина больше.

6.5.9. Вмешательство диспетчера необходимо только в том случае, если расхождение между данными о высоте полета на индикаторе диспетчера и данными, используемыми в целях управления, превышает указанные выше значения.

6.6. Воздушное судно, которому предоставляется обслуживание воздушного движения на основе наблюдения, информируется органом ОВД о местоположении при следующих обстоятельствах:

а) после опознавания, за исключением случаев, когда опознавание устанавливается:

на основе донесения экипажа о местоположении воздушного судна или в пределах 2 км от ВПП после вылета, и наблюдаемое на индикаторе воздушной обстановки местоположение соответствует времени вылета воздушного судна, или

посредством использования функции опознавания воздушного судна,

обеспечиваемой АЗН-В, режимом S или присвоенных дискретных кодов вторичного обзорного радиолокатора, и позиция наблюдаемого отображения местоположения соответствует текущему плану полета воздушного судна, либо посредством передачи опознавания;

б) когда экипаж запрашивает эту информацию;

в) когда расчетные данные пилота существенно отличаются от расчетных данных органа ОВД, основанных на наблюдаемом местоположении;

г) когда пилоту дается указание перейти к самостоятельному самолетовождению после векторения, если в соответствии с действующими указаниями воздушное судно отклонилось от ранее заданного маршрута;

д) непосредственно перед прекращением обслуживания ОВД на основе наблюдения, если отмечается, что воздушное судно отклонилось от своего заданного маршрута.

6.6.1. Информация о местоположении передается органом ОВД воздушным судам в одной из следующих форм:

а) как известное географическое место;

б) магнитный путевой угол и расстояние до основной точки, навигационного средства или средства захода на посадку;

в) направление (по компасу) и расстояние от известного места;

г) расстояние от начала ВПП, если воздушное судно находится на конечном этапе захода на посадку, или

д) расстояние и направление от осевой линии маршрута ОВД;

е) значение географических координат.

6.6.2. Во всех случаях, когда это представляется возможным, информация о местоположении увязывается органом ОВД с точками или маршрутами, имеющими отношение к навигации соответствующих воздушных судов и индицированными на карте индикатора воздушной обстановки.

6.6.3. Получив соответствующее сообщение от органа ОВД, экипаж воздушного судна может не передавать донесения о местоположении в пунктах обязательной передачи донесений или передавать донесения только при пролете пунктов передачи донесений, указанных соответствующим органом ОВД, включая пункты, в которых необходимо передавать донесения с борта в метеорологических целях. Если не задействована функция передачи донесения о местоположении в автоматическом режиме (например, АЗН-К), экипажи воздушных судов возобновляют передачу донесений о местоположении с использованием средств речевой связи или связи «диспетчер-пилот линии передачи данных»:

а) когда им дается соответствующее указание;

б) когда им сообщается о прекращении обслуживания ОВД на основе наблюдения, или

в) когда им сообщается о потере опознавания.

6.7. Векторение обеспечивается посредством указания экипажу воздушного судна конкретных курсов, которые позволят воздушному судну выдерживать необходимую линию пути. Необходимость векторения определяется органом ОВД из анализа воздушной обстановки. Векторение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна.

6.7.1. При векторении воздушного судна диспетчер придерживается следующего порядка:

а) во всех случаях, когда это представляется возможным, векторение воздушного судна осуществляется по линиям пути, на которых пилот может следить за местоположением воздушного судна, используя для данной цели показания навигационных средств, интерпретируемые пилотом;

б) когда воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается о целях такого наведения;

в) за исключением случаев передачи ОВД, векторение не выполняется на удалении менее половины установленного интервала эшелонирования от границы зоны ответственности, если в местных технологиях работы не определены правила обеспечения эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полеты в смежных районах;

г) воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, не наводятся в неконтролируемое воздушное пространство, за исключением случаев, когда возникает аварийная обстановка, или необходимо обойти район с неблагоприятными метеорологическими условиями, или имеется специальный запрос экипажа воздушного судна.

6.7.2. В том случае, когда воздушное судно, выполняющее полет по ППП, наводится и когда воздушному судну, выполняющему полет по ППП, указывается спрямленный маршрут, который предусматривает уход воздушного судна с маршрута ОВД, диспетчер выдает такие диспетчерские разрешения, чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где пилот перейдет к самостоятельному самолетовождению.

6.7.3. Векторение в районе аэродрома (аэроузла) разрешается на эшелонах (высотах) не ниже минимальных, опубликованных в документах аэронавигационной информации. С учетом рельефа местности зона векторения может делиться на сектора, в каждом из которых устанавливается минимальный эшелон (высота) векторения. Границы указанных секторов векторения отображаются на индикаторе воздушной обстановки.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

6.7.4. При прекращении векторения воздушного судна орган ОВД дает указание его экипажу возобновить самостоятельное самолетовождение, сообщая ему местоположение воздушного судна и при необходимости указания в форме, изложенной в подпункте «б» пункта 6.6.1 настоящих Правил, если в результате векторения воздушное судно отклонилось от ранее назначенного маршрута.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

6.8. Опознанному воздушному судну, полет которого наблюдается со значительным отклонением от заданного маршрута или заданной схемы ожидания, передается об этом соответствующая информация. Соответствующие действия также предпринимаются в том случае, если, по мнению диспетчера, такое отклонение может повлиять на предоставляемое обслуживание.

6.8.1. По запросу экипажа воздушного судна орган ОВД осуществляет векторение в целях оказания ему навигационной помощи.

Экипаж воздушного судна, обращающийся в орган ОВД, обеспечивающий обслуживание на основе наблюдения за содействием в навигации, указывает причину и сообщает максимально возможный в данных обстоятельствах объем информации.

6.9. Воздушное судно, которое обслуживается на основе системы наблюдения ОВД, должно немедленно информироваться, если такое обслуживание прервано или прекращено.

6.9.1. В том случае, когда управление движением опознанного воздушного судна передается органу ОВД, который будет обеспечивать эшелонирование при предоставлении процедурного обслуживания, перед передачей управления передающий орган ОВД обеспечивает интервалы между этим воздушным судном и любыми другими контролируемыми воздушными судами с целью предоставления соответствующего процедурного обслуживания полетов.

6.10. Орган ОВД при необходимости информирует экипаж воздушного судна, обеспечиваемого векторением для захода на посадку по приборам, о его местоположении по крайней мере один раз до начала полета на конечном участке захода на посадку.

6.10.1. При передаче информации о расстоянии орган ОВД указывает пункт или навигационное средство, к которому данная информация относится.

6.10.2. При векторении для захода на посадку по приборам орган ОВД задает воздушному судну курс или несколько курсов для вывода воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку. Последнее задаваемое направление дает возможность

воздушному судну выйти на линию пути конечного участка захода на посадку до входа снизу в установленную или номинальную глиссаду схемы захода на посадку и обеспечивает выход на линию пути конечного участка захода на посадку под углом 45° или меньше.

(в ред. Приказа Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

6.10.3. Если воздушному судну задается курс для пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку, орган ОВД информирует экипаж об этом с указанием причин такого маневра. Последующий вывод воздушного судна на линию пути конечного этапа захода на посадку выполняется с соблюдением требований пункта 6.10.2 настоящих Правил.

6.10.4. При векторении воздушного судна на радиотехническое средство обеспечения конечного этапа захода на посадку орган ОВД дает экипажу указание доложить о выходе на линию пути конечного участка захода на посадку. Разрешение на заход выдается одновременно с последним заданным курсом. Векторение прекращается в тот момент, когда воздушное судно отклоняется от последнего заданного курса с тем, чтобы выйти на линию пути конечного этапа захода на посадку.

6.10.4.1. При выдаче разрешения на выполнение захода на посадку воздушные суда выдерживают последнюю назначенную высоту полета до захвата установленной или номинальной глиссады схемы захода на посадку. Если для органа ОВД требуется, чтобы воздушное судно вошло в глиссаду на высоте, отличной от высоты участка горизонтального полета, указанного на схеме захода на посадку по приборам, орган ОВД дает экипажу указания выдерживать данную конкретную высоту до тех пор, пока воздушное судно не войдет в глиссаду.

(пп. 6.10.4.1 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

6.10.5. Интервалы эшелонирования между воздушными судами на конечном этапе захода на посадку обеспечивает орган диспетчерского обслуживания подхода, за исключением случаев, когда эти функции возложены на орган аэродромного диспетчерского обслуживания при условии, что орган аэродромного диспетчерского обслуживания использует систему наблюдения ОВД.

6.10.6. Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку при условии, что сообщаемая нижняя граница облачности выше установленной минимальной высоты векторения и метеорологические условия позволяют полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.

6.10.7. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

6.11. Воздушные суда, обеспечиваемые обслуживанием при выполнении захода на посадку по посадочному радиолокатору (заход по РСП), передаются под управление диспетчеру, отвечающему за заход на посадку, на установленном рубеже передачи обслуживания воздушного движения, но в любом случае на расстоянии не менее 2 км от точки входа в глиссаду.

6.11.1. При заходе на посадку по посадочному радиолокатору или по посадочному локатору с контролем по приводным маякам (заход по РСП + ОСП) орган ОВД обязан обеспечить соответствующими командами выполнение четвертого разворота и выход воздушного судна на заданную траекторию.

6.11.2. Экипажу воздушного судна через определенные промежутки времени сообщается о местоположении воздушного судна относительно продолжения осевой линии ВПП. При необходимости даются поправки к курсу, с тем чтобы вернуть воздушное судно на продолжение осевой линии ВПП.

6.11.3. В случае отклонений по курсу экипаж воздушного судна не должен предпринимать корректирующие действия без специального указания об этом.

6.11.4. Воздушное судно информируется о подходе к точке входа в глиссаду, и непосредственно перед входом в глиссаду ему дается указание начать снижение. После этого через определенные промежутки времени воздушное судно информируется о его местоположении относительно глиссады. При отсутствии необходимости в поправках

воздушное судно через определенные промежутки времени должно информироваться о том, что оно находится на глиссаде. Информация об отклонении от глиссады передается на борт воздушного судна вместе с указанием по изменению скорости снижения, если представляется, что предпринятые воздушным судном действия по исправлению отклонения недостаточны. На борт воздушного судна сообщается, когда оно начинает возвращаться на глиссаду и непосредственно перед его занятием глиссады.

6.11.5. В случае отклонений от глиссады экипаж воздушного судна должен предпринять корректирующие действия на основе предоставляемой диспетчером информации даже в том случае, когда конкретных указаний об этом не поступает.

6.11.6. Прежде чем воздушное судно достигнет точки, находящейся от начала ВПП на расстоянии 4 км или на большем расстоянии, необходимом для скоростных воздушных судов, следует допускать определенные отклонения от глиссады и при этом нет необходимости указывать конкретное число метров (или футов) выше или ниже глиссады, если это не требуется для того, чтобы особо подчеркнуть скорость смещения или степень отклонения. После этого о любых отклонениях от глиссады воздушному судну следует сообщать предпочтительно с указанием конкретного расстояния (в метрах или футах) выше или ниже глиссады. Использование эмфатических выражений при передаче информации, как правило, бывает достаточным для того, чтобы при необходимости ускорить предпринятие действий экипажем воздушного судна (например, «все еще на 20 м (60 футов) ниже»).

6.11.7. Информацию об удалении от порога ВПП передавать экипажу воздушного судна до его пролета дальнего приводного радиомаяка не реже чем через 2 км, а после пролета дальнего приводного радиомаяка - через 1 км.

6.11.8. При отклонениях воздушного судна от курса и глиссады на участке траектории полета от дальнего приводного радиомаяка (далее - ДПРМ) до ближнего приводного радиомаяка (далее - БПРМ) за пределы, превышающие предельно допустимые, дать команду его экипажу об уходе на второй круг.

6.11.9. До выдачи разрешения на производство посадки получить от диспетчера, осуществляющего аэродромное диспетчерское обслуживание на ВПП, доклад «Полоса свободна» (при разделении диспетчерских пунктов, секторов ОВД) и убедиться, что световое табло «ВПП занята» выключено.

6.11.10. При заходе на посадку по РСП или РСП + ОСП на обслуживании у конкретного диспетчера не должно быть более одного воздушного судна.

6.11.11. Заход на посадку по РСП или РСП + ОСП выполняется под руководством диспетчера до пролета БПРМ, а после пролета БПРМ диспетчер информирует экипаж воздушного судна об удалении воздушного судна до начала ВПП (при наличии технической возможности). В тех случаях, когда из-за помех на индикаторе посадочного радиолокатора диспетчер не может наблюдать отметку от воздушного судна до БПРМ, он сообщает экипажу воздушного судна то удаление, до которого может выполняться заход на посадку по радиолокатору под руководством диспетчера.

6.11.12. В том случае, когда продолжение выполнения заходов на посадку по посадочному радиолокатору невозможно вследствие любых причин, воздушные суда следует немедленно информировать о том, что заход на посадку по радиолокатору или продолжение такого захода не представляется возможным. Заход на посадку следует продолжать, если это представляется возможным, используя нерадиолокационные средства, или если экипаж воздушного судна сообщает, что заход на посадку может выполнить визуально, в противном случае должно выдаваться альтернативное разрешение, и при этом прекращается обеспечение захода на посадку по ПРЛ.

6.11.13. Независимо от выбранной системы захода на посадку диспетчер посадочного радиолокатора при осуществлении контроля с использованием посадочного радиолокатора обязан своевременно информировать экипаж воздушного судна о грубых отклонениях воздушного судна от курса и/или глиссады до БПРМ для принятия командиром воздушного судна решения о прекращении захода на посадку.

6.12. Системы наблюдения ОВД используются при аэродромном диспетчерском обслуживании для выполнения следующих функций:

а) контроля за траекторией полета воздушных судов на конечном участке захода на посадку;

б) контроля за траекторией полета других воздушных судов, находящихся в диспетчерской зоне аэродрома и его окрестностях, и установлением предусмотренного эшелонирования;

в) оказания содействия в навигации воздушным судам, выполняющим полет по ПВП.

6.12.1. При векторении воздушных судов, выполняющих полет по ПВП, необходимо проявлять осторожность, с тем чтобы соответствующие воздушные суда случайно не оказались в приборных метеорологических условиях.

6.12.2. Предписывая условия и правила использования систем наблюдения ОВД при предоставлении аэродромного диспетчерского обслуживания, поставщик аэронавигационных услуг обеспечивает, чтобы имеющаяся система наблюдения ОВД использовалась не в ущерб визуальному наблюдению за аэродромным движением.

6.13. Радиолокатор управления наземным движением следует использовать в дополнение к визуальному наблюдению за движением на площади маневрирования и для обеспечения наблюдения за движением на тех участках площади маневрирования, которые не могут просматриваться визуально.

6.13.1. Информация, отображаемая на индикаторе радиолокатора управления наземным движением, используется для:

а) обеспечения контроля за воздушными судами и транспортными средствами на площади маневрирования в части выполнения ими разрешений и указаний;

б) определения незанятости ВПП перед посадкой или взлетом;

в) получения информации об основном местном движении на площади маневрирования или вблизи нее;

г) определения местоположения воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования;

д) передачи воздушным судам информации о направлении руления по запросу пилота или на усмотрение диспетчера. За исключением особых обстоятельств, например, аварийной обстановки, такую информацию не следует передавать в форме специальных указаний о направлении движения;

е) предоставления помощи и рекомендаций аварийно-спасательным транспортным средствам.

6.14. Информация, отображаемая на индикаторе воздушной обстановки, может быть использована для предоставления опознанным воздушным судам:

а) информации о любых наблюдаемых воздушных судах, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с другими опознанными воздушными судами, а также предложений или рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновения;

б) информации о местоположении особых явлений погоды и, если это целесообразно, рекомендаций воздушным судам в отношении наилучших вариантов обхода любых таких районов с неблагоприятными погодными условиями;

в) информации, призванной помочь пилоту воздушного судна в выполнении его функций по самолетовождению.

6.14.1. Применение систем наблюдения ОВД при предоставлении полетно-информационного обслуживания не освобождает командира воздушного судна ни от каких его обязанностей, в том числе принятия окончательного решения по какому-либо предлагаемому изменению плана полета.

VII. Обслуживание средствами АЗН-К

7.1. Для осуществления обслуживания воздушного движения с использованием для наблюдения средств АЗН-К орган ОВД устанавливает план передачи донесений, который определяет условия передачи донесения АЗН-К с воздушным судном на передачу с борта воздушного судна периодических или нерегулярных донесений о местоположении. План передачи донесений с воздушным судном устанавливается до достижения пункта передачи обслуживания воздушного движения. Последующие изменения в отдельные планы передачи донесений вносятся на усмотрение органа ОВД.

(в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

7.1.1. В том случае, если применение конкретных норм эшелонирования зависит от интервала передачи периодических донесений о местоположении, орган ОВД не устанавливает периодические планы передачи донесений с интервалом передачи донесений, превышающим требуемый интервал.

7.1.2. Воздушное судно АЗН-К информируется о значительном его отклонении от разрешенного профиля полета. Предпринимаются соответствующие действия для того, чтобы установить местоположение воздушного судна и намерения летного экипажа.

(в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

7.1.3. Передача обслуживания воздушного движения между соседними органами ОВД, предоставляющими обслуживание АЗН-К, осуществляется таким образом, чтобы такое обслуживание не нарушалось. Если принимающий орган ОВД не в состоянии установить план передачи донесений, передающий орган ОВД уведомляется об этом.

7.1.4. Для отображения отметок о местоположении воздушного судна в зависимости от источника используются разные символы, полученные на основе:

а) донесений АЗН-К о местоположении;

б) комбинированных данных донесений АЗН-К с информацией из других источников наблюдения, или

в) экстраполяции данных АЗН-К.

7.1.5. Устанавливается очередность представления донесений АЗН-К:

а) аварийные и/или срочные донесения АЗН-К;

б) нерегулярные донесения АЗН-К или донесения АЗН-К по запросу;

в) периодические донесения АЗН-К.

7.1.6. Наземная система АЗН-К органа ОВД должна определять возможности АЗН-К воздушных судов и обеспечивать реализацию «контрактов» АЗН с воздушными судами, оснащенными средствами АЗН-К.

7.1.7. План передачи донесений АЗН должен предусматривать предоставление на периодической основе базовых донесений АЗН-К, включая дополнительные данные с конкретной информацией, которая может передаваться или не передаваться в каждом периодическом донесении.

7.1.8. Если ожидаемое донесение о местоположении не получено в течение предписанного времени, орган ОВД предпринимает меры по установлению местоположения воздушного судна посредством использования плана передачи донесений АЗН по запросу, средств ДПЛПД, по речевой связи или по получении последующего периодического донесения.

7.1.9. Информация АЗН-К не используется для векторения воздушного судна.

7.1.10. При запланированном выключении наземной системы АЗН-К:

а) публикуется NOTAM для информирования всех заинтересованных сторон о продолжительности нерабочего состояния;

б) оговаривается передача донесений о местоположении с использованием речевой связи или ДПЛПД;

в) при необходимости устанавливается альтернативное эшелонирование.

7.1.11. В случае незапланированного выключения наземной системы АЗН-К орган ОВД:

а) информирует об этом все воздушные суда, которых это касается, а также о необходимости передачи донесений о местоположении с использованием речевой связи или ДПЛПД;

б) при необходимости предпринимает надлежащие действия по установлению альтернативного эшелонирования;

в) информирует соседний(ие) орган(ы) ОВД посредством осуществления координации напрямую;

г) в соответствующих случаях информирует все другие соответствующие стороны посредством публикаций NOTAM.

7.1.12. В воздушном пространстве, где применяется процедурное эшелонирование, соглашения АЗН-К предусматривают, как минимум, следующие контракты АЗН:

а) периодический контракт через интервалы, соответствующие требованиям, действующим в данном воздушном пространстве;

б) контракт по событию изменения точки пути;

в) контракт по событию бокового отклонения;

г) контракт по событию отклонения по дальности на эшелоне полета.

В некоторых обстоятельствах частота передачи донесений в рамках периодического контракта может увеличиваться по получении донесения о событии бокового отклонения или отклонения по дальности на эшелоне полета.

Событие изменения вертикальной скорости, определенное при отрицательной вертикальной скорости (снижение), превышающей 27 м/с (5000 фут/мин), может дополнительно указывать на нештатную ситуацию.

(пп. 7.1.12 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

7.2. Линия передачи данных «диспетчер - пилот» (далее - ДПЛПД) представляет собой средство связи в целях обслуживания воздушного движения между диспетчером и пилотом с использованием линии передачи данных.

7.2.1. Такая связь основывается на использовании набора элементов сообщений, содержащих диспетчерское разрешение/информацию/запрос, которые соответствуют фразеологии, используемой при ведении радиотелефонной связи.

7.2.2. Диспетчеру предоставляется возможность отвечать на сообщения, включая аварийные, выдавать диспетчерские разрешения, указания и рекомендации, а также при необходимости запрашивать и предоставлять информацию.

7.2.3. Пилоту предоставляется возможность отвечать на сообщения, запрашивать диспетчерские разрешения и информацию, предоставлять информацию и объявлять о возникновении или аннулировании аварийной ситуации.

7.2.4. Пилоту и диспетчеру предоставляется возможность вести обмен сообщениями, которые не соответствуют установленным форматам (т.е. сообщения, содержащие произвольный текст). Диспетчер или пилот составляет сообщения ДПЛПД с использованием установленного набора сообщений, сообщений, содержащих произвольный текст, либо посредством сочетания обоих методов.

7.2.5. Наземные и бортовые системы обеспечивают соответствующие отображения и при необходимости распечатку сообщений, а также их хранение, осуществляющееся таким способом, который позволяет своевременно и удобно восстановить эти сообщения в случае возникновения такой необходимости.

7.2.6. Связь между воздушным судном и органом ОВД устанавливается до входа воздушного судна в воздушное пространство, где органом ОВД требуется применение линии передачи данных, с тем чтобы зарегистрировать воздушное судно и начать применение линии передачи данных.

7.2.7. Информация относительно того, когда и где бортовые или наземные системы должны устанавливать ДПЛПД, публикуется в сборниках аэронавигационной информации.

7.2.8. Экипаж воздушного судна инициирует процедуру установления связи по линии передачи данных, и орган ОВД получает сообщение об инициировании. В том случае, когда орган ОВД отклоняет запрос ДПЛПД, он сообщает пилоту о причине отказа,

используя соответствующее сообщение ДПЛПД. Орган ОВД должен иметь возможность установить связь ДПЛПД.

7.2.8.1. В случае отказа в инициировании система линии передачи данных обеспечивает передачу органу ОВД и летному экипажу данных об этом отказе.

Орган ОВД устанавливает порядок устранения отказа в инициировании линии передачи данных в кратчайший по возможности срок. Этот порядок должен предусматривать, как минимум, следующие действия:

а) при наличии плана полета проверить соответствие опознавательного индекса воздушного судна, регистрационных данных воздушного судна и других сведений, содержащихся в запросе на инициирование линии передачи данных, сведениям, указанным в плане полета, а при обнаружении расхождений внести необходимые изменения;

б) при отсутствии плана полета составить план полета с использованием информации, имеющейся в системе обработки полетных данных, достаточной для обеспечения успешного инициирования линии передачи данных;

в) принять меры к повторному инициированию линии передачи данных.

(пп. 7.2.8.1 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

7.2.9. За исключением случаев аварийного сообщения ДПЛПД, если орган ОВД или экипаж воздушного судна осуществляет связь с использованием ДПЛПД, ответ следует передавать с помощью ДПЛПД. В тех случаях, когда орган ОВД или экипаж осуществляет связь с использованием речевой связи, ответ следует передавать с помощью речевой связи.

7.2.10. При получении сообщения ДПЛПД, требующего оперативного ответа, допускается согласование с использованием речевой связи.

7.2.11. При передаче связи ДПЛПД между органами ОВД передача речевой связи и связи ДПЛПД осуществляется одновременно. Если ОВД передается органом ОВД, имеющим ДПЛПД, органу ОВД, не имеющему ДПЛПД, то ДПЛПД завершается одновременно с передачей речевой связи.

7.2.12. При приеме аварийного сообщения ДПЛПД орган ОВД подтверждает получение сообщения, используя имеющиеся средства. При передаче ответа с использованием ДПЛПД на донесение о незаконном вмешательстве, на все аварийные или срочные сообщения используется сообщение по линии связи «вверх».

7.2.13. В том случае, если сообщение ДПЛПД требует подтверждения и/или оперативного ответа и такой ответ не получен, соответственно, экипаж воздушного судна или орган ОВД предупреждается об этом.

7.2.14. Орган ОВД и экипаж воздушного судна предупреждаются об отказе ДПЛПД после его обнаружения.

7.2.15. При запланированном выключении системы в сети связи или наземной системы ДПЛПД публикуется NOTAM для информирования всех заинтересованных сторон о продолжительности нерабочего состояния и при необходимости деталях использования частот речевой связи.

7.2.16. Воздушные суда, находящиеся на связи с органом ОВД, информируются с использованием речевой связи или ДПЛПД о любом предстоящем прерывании обслуживания ДПЛПД.

7.2.17. В том случае, когда орган ОВД предлагает всем станциям или конкретному воздушному судну избегать передачи запросов ДПЛПД в течение ограниченного периода времени, используется соответствующая фразеология.

7.2.18. Информация о возобновлении нормального использования ДПЛПД передается посредством соответствующей фразеологии.

VIII. Полетно-информационное обслуживание

8.1. Полетно-информационным обслуживанием обеспечиваются все воздушные суда, на полет которых эта информация может оказать влияние и которые:

а) обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения или

б) иным образом известны соответствующим органам обслуживания воздушного движения (подали уведомление (план полета)).

8.1.1. В том случае, когда органы обслуживания воздушного движения обеспечивают одновременно полетно-информационное обслуживание и диспетчерское обслуживание, предоставление диспетчерского обслуживания осуществляется на первоочередной основе по отношению к предоставлению полетно-информационного обслуживания во всех случаях, когда этого требует предоставление диспетчерского обслуживания.

8.1.2. Полетно-информационное обслуживание предоставляется:

а) в границах района полетной информации - центром полетной информации;

б) в пределах контролируемого воздушного пространства и на контролируемых аэродромах - соответствующими органами ОВД.

Если полетно-информационное обслуживание предоставляется воздушным судам в районе конкретного неконтролируемого аэродрома и непосредственно на нем, то такое обслуживание предоставляет аэродромная служба полетной информации в соответствии с делегированными полномочиями.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

8.1.3. Полетно-информационное обслуживание включает предоставление соответствующей информации:

а) краткое описание открытым текстом с сокращениями фактических и/или ожидаемых определенных явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полета воздушных судов, а также предполагаемую эволюцию данных явлений во времени и в пространстве (далее - SIGMET) и краткое описание открытым текстом с сокращениями фактических и/или ожидаемых определенных явлений погоды по маршруту полета, которые не были включены в прогнозы районам полетов в виде текста с установленными сокращениями для полетов на малых высотах (далее - AIRMET);

б) относительно вулканической деятельности, вулканических извержений, а также облаков вулканического пепла;

в) относительно выбросов в атмосферу радиоактивных веществ или токсических химических веществ;

г) об изменении эксплуатационного состояния навигационных средств;

д) об изменении состояния аэродромов и связанных с ними средств, включая информацию о состоянии рабочих площадей аэродрома, когда они покрыты снегом, льдом или значительным слоем воды;

е) о беспилотных неуправляемых аэростатах;

ж) иной информации, которая может повлиять на безопасность полетов.

8.1.4. При полетно-информационном обслуживании воздушным судам предоставляется дополнительная информация:

а) о действующих или прогнозируемых погодных условиях на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

б) об опасности столкновения для воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве классов C и G;

в) для выполнения полета над водной поверхностью по просьбе пилота и при возможности предоставляется любая имеющаяся информация, например, о радиопозывном, местоположении, истинной линии пути, скорости и т.д., надводных судах в данном районе.

Информация, определенная подпунктом «б» настоящего пункта, может быть передана только в отношении известных органу ОВД воздушных судов.

8.1.5. Полетно-информационное обслуживание, предоставляемое воздушным судам, выполняющим полеты по ПВП, включает предоставление имеющейся информации относительно движения и погодных условий по маршруту полета, в которых полет по ПВП может оказаться невыполнимым.

8.1.6. При полетно-информационном обслуживании информация, отображаемая на индикаторе воздушной обстановки органа ОВД, может быть использована для предоставления опознанным воздушным судам:

а) о любых других наблюдаемых воздушных судах, которые следуют по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации с ними, а также предложений или рекомендаций в отношении действий по предотвращению столкновения;

б) о местоположении особых явлений погоды и, если это целесообразно, рекомендаций воздушным судам в отношении наилучших вариантов обхода любых таких районов с неблагоприятными погодными условиями;

в) которая может помочь пилоту воздушного судна в выполнении его функций по самолетовождению.

8.1.7. Орган обслуживания воздушного движения, обслуживающий район полетной информации, регистрирует информацию о фактическом ходе полетов воздушных судов, беспилотных неуправляемых аэростатах, которые не обеспечиваются диспетчерским обслуживанием, в справочных целях для:

а) поиска и спасания;

б) передачи другим органам обслуживания воздушного движения.

8.2. Орган, обеспечивающий полетно-информационное обслуживание, передает на борт воздушных судов информацию с использованием одного или нескольких определяемых им способов:

а) направленная передача информации воздушному судну по инициативе органа полетно-информационного обслуживания с обязательным подтверждением приема (этот способ является предпочтительным);

б) общий вызов, передача информации всем соответствующим воздушным судам с подтверждением приема;

в) радиовещательная передача информации;

г) передача информации по линии передачи данных.

8.2.1. Общие вызовы используются только в тех случаях, когда до нескольких воздушных судов необходимо незамедлительно довести важную информацию, например, информацию о неожиданном возникновении неблагоприятных атмосферных условий, изменении используемой ВПП или отказе основного средства захода на посадку.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

8.2.2. Специальные донесения, полученные с бортов воздушных судов, передаются другим соответствующим воздушным судам в течение 60 минут после их получения.

8.2.3. В целях предупреждения столкновения экипажи воздушных судов при полетно-информационном обслуживании осуществляют передачу информации на частоте органа полетно-информационного обслуживания о своем движении и местонахождении.

8.2.4. Информация SIGMET и AIRMET, а также специальные донесения с бортов воздушных судов, которые не использовались при подготовке информации SIGMET, передаются на борт воздушных судов с использованием одного или нескольких способов, указанных в пункте 8.2 настоящих Правил.

8.2.5. Информация SIGMET и AIRMET и специальные донесения с бортов воздушных судов, направляемые воздушным судам, должны охватывать часть маршрута в пределах до одного часа полетного времени по направлению полета воздушного судна.

8.2.6. Информация о вулканической деятельности, вулканических извержениях и информация об облаках вулканического пепла (местоположение облаков и затронутые эшелоны полета) передается на борт воздушных судов путем использования одного или нескольких способов, указанных в пункте 8.2 настоящих Правил.

8.2.7. Информация о выбросе в атмосферу радиоактивных материалов и токсических химических веществ, который может затронуть воздушное пространство, находящееся в зоне обслуживания данного органа ОВД, передается на борт воздушных судов с использованием одного или нескольких способов, приведенных в пункте 8.2 настоящих Правил.

8.2.8. Специальные сводки в кодовой форме сводок специальных наблюдений (далее - SPECI) и скорректированные прогнозы по аэродрому (далее - TAF) передаются по запросу и дополняются следующими способами передачи информации:

а) направленной передачей органом обслуживания воздушного движения выборочных специальных сводок и скорректированных TAF по аэродромам вылета, назначения и запасным аэродромам, указанным в плане полета;

б) общим вызовом воздушных судов и подтверждения ими получения выборочных специальных сводок и скорректированных TAF;

в) непрерывной или повторяемой через короткие промежутки времени радиовещательной передачей или передачей с использованием линии передачи данных текущих регулярных наблюдений (далее - METAR) и TAF в районах с высокой интенсивностью воздушного движения.

Для этой цели должны использоваться радиовещательные передачи метеорологической информации по маршруту полета (далее - ВОЛМЕТ).

8.2.9. Передача органом обслуживания воздушного движения информации о неуправляемых аэростатах передается на борт воздушных судов с применением одного или нескольких способов, указанных в пункте 8.2 настоящих Правил.

8.2.10. На последних стадиях полета в пределах конечного участка захода на посадку или при других затруднительных обстоятельствах воздушные суда могут не подтверждать прием направленных передач.

8.3. Между смежными органами ОВД, обеспечивающими полетно-информационное обслуживание, осуществляется координация действий в отношении полетов.

8.3.1. В целях обеспечения непрерывного полетно-информационного обслуживания воздушных судов при координации действий передается информация о полете:

а) пункты текущего плана полета;

б) время, когда в последний раз велась связь с воздушным судном.

Эта информация передается смежному органу ОВД, ответственному за полетно-информационное обслуживание в следующем районе полетной информации, до входа воздушного судна в район полетной информации.

8.4. При оперативном полетно-информационном обслуживании (далее - OFIS) радиовещательные передачи должны содержать объединенную информацию об отдельных эксплуатационных и метеорологических элементах по различным этапам полета и передаются по каналам ВЧ- и ОВЧ-диапазона.

Сообщения АТИС передаются по каналам ОВЧ-диапазона, сообщения ВОЛМЕТ - в ОВЧ- и ВЧ-диапазонах.

8.4.1. Скорость передачи сообщения не должна ухудшать качество приема, а продолжительность передачи не должна превышать 5 минут.

8.4.2. Сообщения должны подготавливаться и распространяться органом полетно-информационного обслуживания. Каждое сообщение по аэродрому содержит название аэродрома, к которому относится информация.

8.4.3. Включаемая в радиовещательную передачу информация должна обновляться немедленно, если происходит существенное ее изменение.

8.4.4. В сообщения, входящие в ВЧ-радиовещательные передачи при оперативном полетно-информационном обслуживании, должна включаться следующая информация, передаваемая в указанной последовательности:

а) информация о погоде на маршруте;

б) информация об особых явлениях погоды на маршруте передается по имеющейся форме SIGMET;

в) информация по аэродрому, в том числе:

название аэродрома;

время наблюдения;

важная оперативная информация;

направление и скорость приземного ветра;

видимость и, в соответствующем случае, дальность видимости на ВПП;

текущая погода;

облачность ниже 1500 м (5000 футов) или ниже наибольшей минимальной

абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная - вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

прогноз по аэродрому.

8.4.5. В сообщения, входящие в ОВЧ-радиовещательные передачи, при оперативном полетно-информационном обслуживании должна включаться следующая информация, передаваемая в указанной последовательности:

а) название аэродрома;

б) время наблюдения;

в) используемая для посадки ВПП;

г) особые условия на поверхности ВПП и коэффициент сцепления;

д) изменения эксплуатационного состояния навигационных средств;

е) при необходимости задержка в зоне ожидания;

ж) направление и скорость приземного ветра;

з) видимость и, в соответствующем случае, дальность видимости на ВПП;

и) текущая погода;

к) облачность ниже 1500 м (5000 футов) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если облачность сплошная - вертикальная видимость, когда такие данные имеются;

л) температура воздуха;

м) температура точки росы;

н) данные для установки высотомера;

о) дополнительная информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов, и при необходимости о сдвиге ветра;

п) прогноз для посадки, когда он имеется;

р) уведомление о текущих сообщениях SIGMET.

8.5. В тех случаях, когда план полета воздушного судна (уведомление об использовании воздушного пространства) был активизирован, экипаж воздушного судна обязан не позднее 30 минут после планируемого времени прибытия отменить, указать новое время прибытия или закрыть план полета. Активизация, отмена, изменение и закрытие плана полета воздушного судна производится любым доступным способом, включая сообщение с борта воздушного судна, сеть Интернет либо с использованием телефонной сети связи общего пользования. При посадке на контролируемый аэродром закрытие плана полета осуществляется органом ОВД, предоставляющим диспетчерское обслуживание на данном аэродроме.

8.5.1. Воздушные суда, оборудованные средствами двусторонней радиосвязи, передают донесение в период между 20 и 40 минутами после времени последнего сеанса связи независимо от цели такого сеанса для доклада о том, что полет проходит в соответствии с планом; такое донесение включает государственный и/или регистрационный опознавательный знак воздушного судна и слова «полет проходит нормально» или сигнал QRU (ЩРУ).

8.5.2. Сообщение, содержащее фразу «полет проходит нормально», передается по каналу двусторонней связи соответствующему органу обслуживания воздушного движения.

8.5.3. При нахождении воздушного судна в аварийных условиях, или при получении с борта воздушного судна сообщения о наличии минимального запаса топлива, или в любой другой ситуации, когда безопасность полета воздушного судна не гарантируется, информация о типе аварийной ситуации и обстоятельствах, в которых находится воздушное судно, передающим органом ОВД сообщается принимающему органу или любому другому органу ОВД, который может иметь отношение к данному полету, и соответствующим координационным центрам поиска и спасания.

8.5.4. При проведении длительной поисково-спасательной операции по согласованию с Главным авиационным координационным центром поиска и спасания издается сообщение

NOTAM с указанием боковых и вертикальных границ района проведения поисково-спасательных операций для предупреждения воздушных судов, не занятых в выполнении поисково-спасательных операций и неконтролируемых диспетчерской службой, о том, чтобы они не заходили в такие районы без разрешения соответствующего органа ОВД.

8.5.5. В случае отсутствия от воздушного судна доклада «полет проходит нормально» после наступления запланированного или расчетного времени представления донесения, орган ОВД в течение периода времени продолжительностью 30 минут принимает меры для получения такого донесения, чтобы в случае необходимости применить положения, касающиеся «стадии неопределенности».

(п. 8.5.5 в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

8.5.6. Исключен. - Приказ Минтранса России от 12.05.2014 N 124.

8.5.7. При отсутствии уверенности в местоположении воздушного судна, выполняющего полет через несколько районов полетной информации или диспетчерских районов, координацию аварийного оповещения осуществляет орган ОВД района полетной информации и диспетчерского района:

а) в пределах которого воздушное судно выполняло полет во время последнего выхода на связь «воздух - земля»;

б) в который данное воздушное судно собиралось войти в момент последнего выхода на связь «воздух - земля», находясь на границе двух районов полетной информации или диспетчерских районов или вблизи нее;

в) в пределах которого расположен пункт промежуточной посадки или назначения данного воздушного судна:

если воздушное судно не оснащено соответствующим оборудованием двусторонней радиосвязи, или

не было обязано передавать донесения о местоположении.

8.5.8. Орган, который является ответственным за аварийное оповещение:

а) кроме уведомления связанного с ним координационного центра поиска и спасания, уведомляет о введении аварийной стадии или стадий органы, обеспечивающие аварийное оповещение в других соответствующих районах полетной информации или диспетчерских районах;

б) используя все надлежащие средства, в том числе средства связи, просит эти органы оказать помощь в поисках любой полезной информации о воздушном судне, которое, как предполагается, находится в аварийном положении;

в) собирает информацию, накопленную на каждой аварийной стадии, и после проведения необходимых уточнений передает ее в координационный центр поиска и спасания;

г) в соответствии с обстоятельствами объявляет об отмене аварийного положения.

8.5.9. До объявления стадии бедствия орган обслуживания воздушного движения, ответственный за аварийное оповещение, должен получить необходимую ему информацию о воздушном судне, которая отсутствовала на момент передачи уведомления координационному центру, уделив особое внимание аварийным частотам, которые могут быть использованы оставшимися в живых и которые указываются в графе 19 плана полета, но которые обычно не передаются.

IX. Аварийное оповещение

9.1. Аварийным оповещением обеспечиваются:

а) все воздушные суда, обеспечиваемые диспетчерским обслуживанием;

б) воздушные суда, представившие план полета, и по возможности все другие воздушные суда, известные органам обслуживания воздушного движения из других источников;

в) любые воздушные суда, в отношении которых известно или предполагается, что они являются объектом незаконного вмешательства.

9.1.1. Центры полетной информации и органы районного диспетчерского обслуживания являются главными пунктами для сбора всей полетной информации, относящейся к аварийному положению воздушного судна, выполняющего полет в пределах соответствующего района полетной информации или диспетчерского района, и для передачи такой информации соответствующему координационному центру поиска и спасания.

9.1.2. При возникновении аварийной ситуации с воздушным судном, находящимся под управлением органа диспетчерского обслуживания подхода или органа аэродромного диспетчерского обслуживания, данный орган ОВД немедленно уведомляет об этом соответствующий орган районного диспетчерского обслуживания, который, в свою очередь, уведомляет координационный центр поиска и спасания.

9.1.3. В отдельных случаях, когда это безотлагательно требуется в связи с создавшейся обстановкой, соответствующий диспетчерский пункт аэродрома или диспетчерский пункт подхода сначала оповещает все соответствующие местные аварийно-спасательные службы, которые могут оказать необходимую немедленную помощь, а затем принимает другие необходимые меры для введения их в действие.

9.2. Органы ОВД, за исключением случаев, указанных в пункте 9.5 настоящих Правил, немедленно уведомляют координационные центры поиска о том, что воздушное судно находится в одной из стадий аварийного положения:

а) за исключением случаев, когда не имеется никаких сомнений относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц стадия неопределенности характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

от воздушного судна не получено никаких сообщений по прошествии 30 минут после того времени, когда должно было быть получено сообщение, либо после первой неудачной попытки установить связь с таким воздушным судном, в зависимости от того, что наступает раньше;

воздушное судно не прибывает в течение 30 минут после расчетного времени прибытия, сообщенного им в последней передаче или рассчитанного органами обслуживания воздушного движения, в зависимости от того, какое из них позднее;

б) за исключением случаев, когда имеются данные, устраняющие опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, стадия тревоги характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

после наступления стадии неопределенности и при последующих попытках установить связь с воздушным судном или запросах в другие соответствующие источники не удалось получить какие-либо сведения о воздушном судне;

воздушное судно, получившее разрешение на посадку, не производит посадки по прошествии пяти минут после расчетного времени посадки и связь с данным воздушным судном вновь не установлена;

получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, но не настолько, что возможна вынужденная посадка;

известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства;

в) за исключением тех случаев, когда имеется обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам не угрожает серьезная и непосредственная опасность и требуется немедленная помощь, стадия бедствия характеризуется состоянием, когда наступает одно из следующих событий:

после наступления стадии тревоги дополнительные безуспешные попытки установить связь с воздушным судном и безрезультатные запросы в более широком масштабе указывают на вероятность того, что воздушное судно терпит бедствие;

считается, что запас топлива на борту израсходован или недостаточен для достижения безопасного места;

получена информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что возможна вынужденная посадка;

получена информация или имеется обоснованная уверенность в том, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку.

(п. 9.2 в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

9.2.1. Уведомление содержит следующую имеющуюся информацию в указанном порядке:

а) аварийная стадия;

б) орган, распространяющий аварийное оповещение;

в) характер аварийной обстановки;

г) существенная информация из плана полета;

д) орган, который был на связи в последний раз, время и использованная частота;

е) последнее донесение о местоположении и способ определения последнего;

ж) окраска и отличительная маркировка воздушного судна;

з) любые действия, предпринятые органом, передающим уведомление;

и) другие относящиеся к событию сведения.

9.2.2. После получения уведомления координационный центр поиска и спасания обеспечивает получение дополнительной информации от собственника воздушного судна и перевозчика, уточняет стадии аварийного положения или отмену действий по аварийному оповещению.

9.2.3. Кроме уведомления, указанного в пункте 9.2 настоящих Правил, координационному центру незамедлительно передается любая дополнительная поступающая полезная информация, особенно об изменении аварийных стадий, или информация об отмене аварийной обстановки.

9.3. Органы обслуживания воздушного движения используют все имеющиеся средства связи для установления и поддержания связи с воздушным судном, находящимся в аварийном положении, и для запроса сведений об этом воздушном судне.

9.4. В случае уверенности или при предположении, что воздушное судно находится в аварийном положении, маршрут его полета органом ОВД прокладывается на карте для определения вероятного последующего местоположения этого воздушного судна и его максимального удаления от последнего известного местоположения.

9.4.1. На карте также прокладываются маршруты полетов других воздушных судов, о которых известно, что они находятся вблизи соответствующего воздушного судна, для определения их вероятного последующего местоположения и максимальной продолжительности полета.

9.5. В том случае, когда районный диспетчерский центр или центр полетной информации решает, что воздушное судно находится в стадии неопределенности или в стадии тревоги, он, когда это практически возможно, сообщает об этом эксплуатанту до уведомления координационного центра поиска и спасания.

9.5.1. Если воздушное судно находится в стадии бедствия, координационный центр спасания необходимо в соответствии с пунктом 9.2 настоящих Правил уведомлять немедленно.

9.5.2. Вся информация, направляемая районным диспетчерским центром или центром полетной информации, направляемая координационному центру поиска и спасания, при наличии практической возможности незамедлительно передается также эксплуатанту.

9.6. Орган ОВД, установивший, что воздушное судно находится в аварийном положении, по возможности в кратчайшие сроки информирует другие воздушные суда, находящиеся вблизи этого воздушного судна, о характере его аварийного положения, за исключением случаев, когда орган ОВД знает или предполагает, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства.

X. Координация в процессе обслуживания воздушного движения

10.1. Координация и передача управления полетом между последовательно

расположенными органами ОВД и диспетчерскими секторами осуществляется посредством диалога, состоящего из следующих этапов:

а) уведомление о полете в целях подготовки к координации по мере необходимости;

б) координация условий передачи обслуживания воздушного движения передающим органом ОВД;

в) координация по мере необходимости и принятие условий передачи обслуживания воздушного движения принимающим органом ОВД;

г) передача обслуживания воздушного движения принимающему органу ОВД или диспетчерскому сектору.

10.1.1. Органам ОВД следует устанавливать и применять стандартные правила координации и передачи управления полетом, чтобы свести к минимуму необходимость координации с использованием речевой связи.

Такие правила координации включают следующие элементы:

а) определение районов ответственности и общих интересов, структуры воздушного пространства и классификации (классов) воздушного пространства;

б) любой вид делегирования ответственности за обслуживание воздушного движения;

в) правила обмена планами полетов и диспетчерскими данными, включая использование сообщений по координации, передаваемых с помощью автоматизированных и/или речевых средств связи;

г) средства связи;

д) требования и правила в отношении запросов утверждения;

е) основные точки, эшелоны или время передачи управления, связи;

ж) условия передачи и принятия управления, такие как установленные высоты/эшелоны полета, конкретные минимумы или интервалы эшелонирования, устанавливаемые в момент передачи управления, и использование автоматизированных средств;

з) правила координации при использовании систем наблюдения ОВД;

и) правила присвоения кодов вторичного обзорного радиолокатора;

к) правила для вылетающих воздушных судов;

л) установленные контрольные точки ожидания и правила для прибывающих воздушных судов;

м) применяемые правила на случай непредвиденных обстоятельств;

н) любые другие положения или информация, касающиеся координации и передачи управления полетами.

10.2. Координация и передача ОВД между смежными органами районного диспетчерского обслуживания осуществляются в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия.

10.2.1. При возникновении особых случаев в полете и/или полете воздушного судна в особых условиях в сообщение, касающееся координации, включается информация об условиях, в которых находится воздушное судно.

10.3. Орган диспетчерского обслуживания подхода представляет органу районного диспетчерского обслуживания информацию:

а) используемая(ые) ВПП и схема захода на посадку, если отличаются от записанной в АТИС информации;

б) нижний свободный эшелон в зоне ожидания, который может использовать орган районного диспетчерского обслуживания (при необходимости);

в) временной интервал (или интервал продольного эшелонирования) между прибывающими воздушными судами (при необходимости);

г) опознавательный индекс воздушного судна;

д) аэродром первой посадки;

е) литер рейса;

ж) номер коридора;

з) эшелон, высота и расчетное время пролета рубежа передачи обслуживания

воздушного движения;

и) эшелон (высота) полета по трассе;

к) информация о задерживающихся воздушных судах (при необходимости);

л) информация об уходах на второй круг, которые могут отразиться на деятельности органа районного диспетчерского обслуживания.

10.3.1. Орган районного диспетчерского обслуживания представляет органу диспетчерского обслуживания подхода информацию:

а) номер коридора;

б) эшелон (высота) и расчетное время пролета рубежа передачи обслуживания воздушного движения;

в) литер рейса;

г) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

д) аэродром посадки;

е) расчетное время прилета;

ж) предполагаемое время задержки вылетов воздушных судов в связи с перегрузкой воздушного пространства и/или превышением пропускной способности органа районного диспетчерского обслуживания.

10.4. Орган аэродромного диспетчерского обслуживания представляет органу диспетчерского обслуживания подхода информацию:

а) аэродром первой посадки;

б) время вылета;

в) литер рейса;

г) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

д) эшелон (высота) полета по трассе;

е) при необходимости информация о том, что воздушное судно, первым заходящее на посадку, установило связь с органом аэродромного диспетчерского обслуживания, контролируется им и отсутствуют причины, по которым посадка не может быть выполнена;

ж) информация о задерживающихся или перенесенных рейсах;

з) информация об уходах на второй круг, которые могут отразиться на деятельности диспетчерского органа подхода.

10.4.1. Орган диспетчерского обслуживания подхода предоставляет органу аэродромного диспетчерского обслуживания следующие данные, относящиеся к контролируемому движению:

а) опознавательный индекс и тип воздушного судна;

б) литер рейса;

в) информация о расчетном времени и предлагаемом эшелоне полета прибывающего воздушного судна над аэродромом;

д) предлагаемое время задержки вылетающих воздушных судов из-за чрезмерной плотности движения.

10.5. Координация между диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одного органа ОВД осуществляется в соответствии с технологиями работы.

XI. Аварийное положение, опасные ситуации и отказы оборудования, непредвиденные ситуации при обслуживании воздушного движения

11.1. В том случае, когда воздушное судно находится или предполагается, что оно находится в аварийном положении любого типа, диспетчер оказывает ему всяческую помощь, и в зависимости от ситуации могут быть использованы различные правила, предписываемые в настоящем разделе.

11.1.1. За ходом полета воздушного судна, находящегося в аварийном положении, осуществляется контроль и по мере возможности слежение по индикатору воздушной обстановки до тех пор, пока воздушное судно не выйдет за пределы зоны действия системы наблюдения ОВД, и информация о местоположении предоставляется всем органам

обслуживания воздушного движения, которые могут оказать помощь этому воздушному судну. В соответствующих случаях осуществляется также передача управления соседним секторам.

11.1.2. Если пилоту воздушного судна, на борту которого возникло аварийное положение, было ранее дано указание выбрать конкретный код приемоответчика и/или аварийный режим АЗН-В, обычно этот код/режим продолжает использоваться, за исключением тех случаев, когда в особых обстоятельствах пилот принимает иное решение или ему даны иные указания. В том случае, когда органом ОВД не было дано каких-либо указаний об установлении кода или аварийного режима, пилот устанавливает на приемоответчике режима А код 7700 и/или соответствующий аварийный режим АЗН-В.

11.1.3. Во всех случаях, когда на индикаторе воздушной обстановки наблюдается сигнал тревоги АЗН-В, оповещающий о возникновении аварийного положения общего характера, и отсутствует указание на код вторичного обзорного радиолокатора, выбранный пилотом, диспетчер производит следующие действия:

а) пытается установить связь с воздушным судном, с тем чтобы проверить характер аварийной ситуации, или

б) пытается убедиться, что воздушное судно может принимать передачи органа управления воздушным движением путем направления ему просьбы выполнить указанный маневр, который можно наблюдать с помощью АЗН-В.

11.2. При работе в аварийной обстановке органы ОВД осуществляют полную и всеобъемлющую координацию действий, а персонал в своих действиях исходит из предполагаемой тенденции развития событий.

11.2.1. В том случае, когда воздушное судно сообщает об аварийной обстановке, органу ОВД следует предпринять следующие действия:

а) принять все необходимые меры для установления опознавательного индекса и типа воздушного судна, типа аварийной обстановки, намерений летного экипажа, а также местоположения и эшелона полета воздушного судна, если эта информация не была четко представлена экипажем или неизвестна;

б) принять решение относительно предоставления наиболее эффективной помощи;

в) заручиться поддержкой любого другого органа ОВД или других служб, которые в состоянии оказать помощь воздушному судну;

г) предоставить экипажу любую требующуюся ему информацию, а также любую дополнительную соответствующую информацию, например, данные о подходящих аэродромах, безопасные высоты полета, метеорологическую информацию;

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

д) получить от эксплуатанта или экипажа следующую информацию, которая может иметь отношение к данному случаю: количество людей на борту, количество оставшегося топлива, возможное наличие опасных веществ и их характер;

е) произвести соответствующие уведомления.

11.2.2. Информация, указанная в подпункте «д» пункта 11.2.1 настоящих Правил, должна запрашиваться у экипажа только в том случае, если она не получена от эксплуатанта или из других источников и будет ограничиваться важной информацией.

11.2.3. По мере возможности следует избегать изменения радиочастот и кода вторичного обзорного радиолокатора. Это следует делать только в том случае, когда соответствующим воздушным судам может быть предоставлено более совершенное обслуживание. Следует ограничить до минимума указания по маневрированию воздушным судам с отказавшими двигателями. При необходимости о сложившихся обстоятельствах следует информировать другие воздушные суда, выполняющие полет вблизи воздушного судна, находящегося в аварийном положении.

11.2.4. Воздушное судно, в отношении которого известно или предполагается, что оно находится в аварийном положении, включая акты незаконного вмешательства, пользуется правом первоочередности по отношению к другим воздушным судам.

11.3. В том случае, когда наблюдается, что опознанное воздушное судно,

выполняющее контролируемый полет, следует по траектории, ведущей к возникновению конфликтной ситуации между этим воздушным судном и неизвестным воздушным судном, которая может создать опасность столкновения, экипаж воздушного судна, выполняющего контролируемый полет, во всех случаях, когда это осуществимо:

а) информируется о неизвестном воздушном судне и по запросу воздушного судна, выполняющего контролируемый полет, либо в том случае, когда, по мнению диспетчера, этого требует обстановка, должны быть предложены действия по предотвращению столкновения;

б) уведомляется о ликвидации конфликтной ситуации.

11.3.1. Информация о воздушных судах, следующих по траектории, ведущей к возможности возникновения конфликтной ситуации, передается в следующей форме:

а) курсовой угол конфликтующего воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию, отсчитываемый в градусах или по условному часовому циферблату;

б) расстояние в километрах от воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию;

в) направление, в котором следует воздушное судно, создающее конфликтную ситуацию;

г) эшелон (высота) полета или расположение воздушного судна по высоте (выше, ниже);

д) тип воздушного судна и, если неизвестно, относительная скорость воздушного судна, создающего конфликтную ситуацию.

11.4. При потере двусторонней связи с воздушным судном диспетчер должен определить, работает ли установленный на борту этого воздушного судна радиоприемник путем передачи ему на используемом канале указания подтвердить прием выполнением заданного маневра и отслеживания линии пути воздушного судна или путем передачи воздушному судну указания задействовать режим «Опознавание», или изменить код вторичного обзорного радиолокатора и/или режим передачи АЗН-В.

Оборудованные приемоответчиком воздушные суда, у которых отказала радиосвязь, будут использовать приемоответчик в режиме А, установив код 7600.

Оборудованные АЗН-В воздушные суда, у которых отказала радиосвязь, могут передавать соответствующие донесения АЗН-В в аварийном и/или срочном режиме.

11.4.1. Если указанные в пункте 11.4 настоящих Правил действия не приносят результатов, их повторяют на любом другом имеющемся канале, который, как предполагается, данное воздушное судно может прослушивать.

11.4.2. В обоих случаях, указанных в пунктах 11.4 и 11.4.1 настоящих Правил, отдаются такие указания по маневрированию, чтобы воздушное судно сохранило после выполнения полученных указаний свою линию пути, предписываемую ему текущим разрешением.

11.4.3. В случае, когда посредством предпринятия указанных в пункте 11.4 настоящих Правил действий установлено, что радиоприемник на борту воздушного судна функционирует, дальнейшее управление можно осуществлять, используя для подтверждения приема выдаваемых воздушному судну разрешений изменения кода ВОРЛ/режима передачи АЗН-В или передачи в режиме «Опознавание».

11.4.4. При полном отказе связного оборудования на воздушном судне, выполняющем или предполагающем выполнять контролируемый полет в районе и на эшелонах полета, где обеспечивается обслуживание ОВД на основе наблюдения, можно продолжать применять эшелонирование, основанное на использовании систем наблюдения ОВД. Однако если воздушное судно, на котором отказало связное оборудование, не опознано, применяется эшелонирование между опознанными воздушными судами и всеми неопознанными воздушными судами, которые наблюдаются по предполагаемому маршруту полета воздушного судна, на котором отказало связное оборудование, до тех пор, пока не станет известно или можно будет с полной уверенностью предположить, что воздушное судно, на котором отказало оборудование радиосвязи, пролетело через соответствующее воздушное

пространство, выполнило посадку или проследовало далее.

11.4.5. Непредвиденные обстоятельства, связанные со связью, которые препятствуют диспетчеру установить связь с воздушным судном, находящимся под управлением, могут быть связаны либо с отказом наземного радиооборудования, отказом бортового оборудования, либо непреднамеренным блокированием бортовым передатчиком диспетчерской частоты. Такие события могут иметь место в течение продолжительного времени, и поэтому необходимо предпринимать действия для устранения угрозы безопасности полета воздушного судна.

11.4.6. В случае полного отказа наземного радиооборудования, используемого для диспетчерского обслуживания, диспетчер:

а) если от воздушного судна требуется прослушивать аварийную частоту, предпринимает попытку установить радиосвязь на этой частоте;

б) незамедлительно информирует об отказе, соответственно, все соседние диспетчерские пункты (секторы);

в) сообщает смежным диспетчерским пунктам (секторам) текущие условия воздушного движения;

г) при необходимости просит смежные диспетчерские пункты (сектора) оказать содействие в обеспечении эшелонирования воздушных судов, которые могут установить с ними связь;

д) дает указание соседним диспетчерским пунктам (секторам) удерживать все воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, за пределами района ответственности конкретного диспетчерского пункта (сектора), у которого отказало оборудование, или направлять их в обход этого района до тех пор, пока не станет возможным вновь предоставлять нормальное обслуживание.

11.4.7. Для того чтобы уменьшить последствия полного отказа наземного радиооборудования для безопасности полетов, конкретные действия диспетчеров органов ОВД отражаются в технологиях работы на случай непредвиденных обстоятельств, которыми следует руководствоваться в случае таких отказов. Там, где это целесообразно, предполагаемые действия на случай непредвиденных обстоятельств должны предусматривать передачу управления соседнему диспетчерскому пункту (сектору) после отказа наземного радиооборудования и до возобновления нормальных полетов с тем, чтобы как можно быстрее обеспечить предоставление минимального уровня обслуживания.

11.5. В случае непреднамеренного блокирования диспетчерской частоты бортовым приемником необходимо принять следующие дополнительные меры:

а) попытаться опознать соответствующее воздушное судно;

б) если блокирующее частоту воздушное судно опознано, следует попытаться установить связь с этим воздушным судном, например, на аварийной частоте, в соответствующих случаях - на частоте авиакомпании, эксплуатирующей данное воздушное судно, на любой ОВЧ-частоте, назначенной для использования экипажами воздушных судов для связи «воздух - воздух», или с помощью любых других средств связи, а если воздушное судно находится на земле, - посредством прямого контакта;

в) если связь с соответствующим воздушным судном установлена, летному экипажу дается указание немедленно принять меры для прекращения непреднамеренных передач на соответствующей диспетчерской частоте.

11.6. В случае ложных и вводящих в заблуждение передач на частотах обслуживания воздушного движения, которые могут представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов, соответствующему органу ОВД следует:

а) скорректировать любые ложные или вводящие в заблуждение указания или разрешения, которые были переданы;

б) информировать все воздушные суда на соответствующей(их) частоте(ах) о том, что передаются ложные и вводящие в заблуждение указания или разрешения;

в) дать указание всем воздушным судам на соответствующей(их) частоте(ах) проверить указания и разрешения до предпринятия действий;

г) при необходимости дать указание воздушным судам перейти на другую частоту;

д) по возможности информировать все соответствующие воздушные суда о прекращении передачи ложных и вводящих в заблуждение указаний или разрешений.

11.6.1. Экипажи воздушных судов запрашивают у соответствующего органа ОВД разъяснения или уточнения относительно любого данного указания или разрешения, которые, по их мнению, могут быть ложными или вводящими в заблуждение.

11.6.2. В случае обнаружения передачи ложных или вводящих в заблуждение указаний или разрешений принимаются все необходимые меры для установления передатчика и прекращения передач.

11.7. В случае полного отказа системы наблюдения ОВД при сохранении связи «воздух - земля» диспетчер устанавливает местоположение всех уже опознанных воздушных судов, предпринимает необходимые действия по обеспечению процедурного эшелонирования между воздушными судами и, если необходимо, ограничивает число воздушных судов, которым разрешено войти в данный район.

11.7.1. В качестве чрезвычайной меры можно временно прибегнуть к использованию эшелонов полета, разделенных интервалом, равным половине применяемого минимума вертикального эшелонирования, если немедленно обеспечить стандартное процедурное эшелонирование не представляется возможным.

11.8. Как только орган ОВД узнает об отклонившемся от курса воздушном судне, он предпринимает все изложенные в пунктах 11.8.1 и 11.8.2 настоящих Правил необходимые меры по оказанию этому воздушному судну помощи для обеспечения безопасности его полета.

Навигационное содействие, оказываемое органам ОВД, является особенно важным, если стало известно о том, что в результате отклонения от курса воздушное судно входит или готово войти в зону, где существует риск перехвата или другая угроза его безопасности.

11.8.1. Если местоположение воздушного судна неизвестно, орган обслуживания воздушного движения:

а) предпринимает попытки установить двустороннюю связь с воздушным судном, если такая связь еще не установлена;

б) использует все имеющиеся средства для определения его местоположения;

в) информирует другие органы ОВД, в район которых воздушное судно, возможно, вошло или может войти в результате отклонения от курса, принимая во внимание все факторы, которые могут повлиять на управление полетом воздушного судна в данных условиях;

г) информирует в соответствии с согласованными на местах правилами соответствующие военные органы и предоставляет им соответствующий план полета и другие сведения относительно отклонившегося от курса воздушного судна;

д) обращается с просьбой в органы, о которых говорилось в подпунктах «в» и «г» настоящего пункта, и другие воздушные суда, находящиеся в полете, оказать всяческое содействие в установлении связи с воздушным судном и определении его местоположения.

Требования в подпунктах «г» и «д» настоящего пункта относятся также к органам ОВД, информированным в соответствии с подпунктом «в» настоящего пункта.

11.8.2. Когда местоположение воздушного судна установлено, орган обслуживания воздушного движения:

а) сообщает воздушному судну о его местоположении и корректирующих действиях, которые должны быть предприняты;

б) при необходимости предоставляет другим органам ОВД и соответствующим военным органам подходящую информацию относительно отклонившегося от курса воздушного судна и любых переданных этому воздушному судну рекомендациях.

11.8.3. Как только орган обслуживания воздушного движения узнает, что в его районе находится неопознанное воздушное судно, он стремится установить принадлежность этого воздушного судна во всех случаях, когда это необходимо для обеспечения обслуживания воздушного движения или требуется соответствующими военными полномочными

органами на основании согласованных на местах правил. В этих целях орган обслуживания воздушного движения принимает те из указанных мер, которые в данных условиях являются подходящими:

а) предпринимает попытки установить с этим воздушным судном двустороннюю связь;

б) запрашивает об этом полете другие органы ОВД и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;

в) запрашивает об этом полете органы ОВД, обслуживающие смежные районы, и просит их оказать содействие в установлении двусторонней связи с воздушным судном;

г) предпринимает попытки получить информацию от других воздушных судов в этом районе.

11.8.4. Как только принадлежность воздушного судна установлена, орган обслуживания воздушного движения при необходимости информирует об этом орган ПВО.

11.8.5. Если орган ОВД считает, что отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может быть объектом незаконного вмешательства, руководящий орган Единой системы немедленно информируется об этом в соответствии с установленными местными процедурами.

11.8.6. Одно воздушное судно может рассматриваться одновременно как «отклонившееся от курса воздушное судно» одним органом и как «неопознанное воздушное судно» другим органом.

Отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может рассматриваться в качестве ставшего объектом незаконного вмешательства.

11.9. Как только орган обслуживания воздушного движения узнает о том, что в районе его ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из указанных мер, которые в данных условиях являются подходящими:

а) предпринимает попытки установить с перехватываемым воздушным судном двустороннюю связь, используя все имеющиеся средства, в том числе аварийную частоту, если такая связь еще не установлена;

б) информирует пилота перехватываемого воздушного судна о перехвате;

в) устанавливает контакт с органом управления перехватом, поддерживающим двустороннюю связь с перехватывающим воздушным судном, и обеспечивает его имеющейся информацией относительно данного воздушного судна;

г) ретранслирует по мере необходимости сообщения между перехватывающим воздушным судном или органом управления перехватом и перехватываемым воздушным судном;

д) в тесном взаимодействии с органом управления перехватом предпринимает все необходимые меры для обеспечения безопасности перехватываемого воздушного судна;

е) информирует органы ОВД, обслуживающие соседние районы, если в результате отклонения от курса воздушное судно вышло за пределы или вошло в пределы соседних районов (зон) ответственности.

11.9.1. Как только орган обслуживания воздушного движения узнает о том, что вне пределов его района ответственности осуществляется перехват воздушного судна, он принимает те из изложенных ниже мер, которые являются подходящими в данных условиях:

а) информирует орган ОВД, обслуживающий воздушное пространство, в котором осуществляется перехват, обеспечивая этот орган имеющейся информацией, которая будет способствовать опознаванию этого воздушного судна, и просит его предпринять действия в соответствии с положениями пункта 11.9 настоящих Правил;

б) ретранслирует сообщения между перехватываемым воздушным судном и соответствующим органом ОВД, органом управления перехватом или перехватывающим воздушным судном.

11.10. Воздушному судну в аварийной обстановке или в других нештатных ситуациях может потребоваться слить топливо, с тем чтобы уменьшить максимальный посадочный вес для выполнения безопасной посадки.

11.10.1. Если воздушному судну, выполняющему полет в контролируемом воздушном пространстве, требуется слить топливо, летный экипаж информирует об этом орган ОВД. В этом случае органу ОВД следует согласовывать с летным экипажем следующее:

а) маршрут полета, который, по возможности, должен проходить в стороне от крупных городов и поселков, желательно над водным пространством и в стороне от районов, где имеют место или ожидаются грозы;

б) подлежащий использованию эшелон, который должен быть не менее 1800 м (6000 футов);

в) продолжительность слива топлива.

11.10.2. Другие известные воздушные суда должны быть удалены от воздушного судна, сливающего топливо:

а) по крайней мере на 19 км по горизонтали, но не позади воздушного судна, сливающего топливо;

б) вертикальное эшелонирование в случае нахождения позади воздушного судна, сливающего топливо в течение 15 минут полетного времени или на расстоянии 93 км:

1) по крайней мере 300 м (1000 футов) при нахождении выше воздушного судна, сливающего топливо; и

2) по крайней мере 900 м (3000 футов) при нахождении ниже воздушного судна, сливающего топливо.

11.10.3. Неконтролируемым воздушным судам на соответствующих частотах передается предупреждение оставаться за пределами соответствующего района. Соседние органы ОВД и диспетчерские секторы должны быть информированы об осуществлении слива топлива и передать на соответствующих частотах надлежащие предупреждения другим воздушным судам оставаться за пределами соответствующего района.

11.10.4. После завершения слива топлива соседние органы ОВД и диспетчерские секторы следует информировать о возможности возобновления обычного обслуживания.

11.11. При поступлении с борта воздушного судна сообщения о получении рекомендации бортовой системой предупреждения столкновений по разрешению угрозы столкновения (далее - RA) орган ОВД не должен предпринимать попыток изменить траекторию полета воздушного судна до тех пор, пока экипаж воздушного судна не сообщит о разрешении конфликтной ситуации.

11.11.1. Как только воздушное судно прекращает соблюдать диспетчерское разрешение или указание в связи с выполнением им RA или пилот сообщает о RA, с диспетчера УВД снимаются задачи за обеспечение эшелонирования между данным воздушным судном и другими воздушными судами, непосредственно затрагиваемыми маневрированием, начатым в соответствии с RA. На диспетчера УВД вновь возлагается выполнение задач по обеспечению эшелонирования всех затрагиваемых воздушных судов, когда:

а) диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесения о том, что его воздушное судно вновь выполняет полет в соответствии с текущим диспетчерским разрешением, или

б) диспетчер подтверждает получение от летного экипажа донесения о том, что его воздушное судно возобновляет выполнение текущего диспетчерского разрешения, и выдает альтернативное диспетчерское разрешение, которое подтверждается экипажем воздушного судна.

11.12. В том случае, если в аварийной ситуации не представляется возможным дать указания, обеспечивающие возможность выдерживания применяемого интервала горизонтального эшелонирования, может использоваться аварийное эшелонирование, соответствующее половине применяемого минимума вертикального эшелонирования, который составляет 150 м (500 футов) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов), и 300 м (1000 футов) между воздушными судами в воздушном пространстве, где применяется минимум вертикального эшелонирования 600 м (2000 футов).

11.12.1. При применении аварийного эшелонирования соответствующие летные экипажи информируются о его применении и фактическом используемом минимуме. Кроме того, всем соответствующим летным экипажам предоставляется информация об основном движении.

11.13. В случае получения сообщения или прогноза о появлении облака вулканического пепла в воздушном пространстве, за которое несет ответственность орган ОВД, диспетчеру следует принять следующие меры:

а) немедленно передать соответствующую информацию летным экипажам воздушных судов, которых это может затрагивать, с тем, чтобы они имели сведения о текущем и прогнозируемом местоположении облака пепла и затрагиваемых эшелонах полета;

б) удовлетворить по мере возможности запрос летного экипажа на изменение маршрута или изменение эшелона;

в) рекомендовать изменить маршрут по запросу летного экипажа или когда это считает необходимым диспетчер, с тем, чтобы обойти или покинуть районы, в которых согласно донесениям появились или прогнозируются облака пепла;

г) когда это практически возможно, запросить специальное донесение с борта воздушного судна в случае, если маршрут полета проходит через или вблизи прогнозируемого облака пепла, и передать такое специальное донесение с борта воздушного судна органу метеорологического обеспечения.

Окончательное решение относительно того, обойти ли облако пепла или пройти через него, основываясь на полученном о нем донесении или прогнозе, принимает командир воздушного судна.

(п. 11.13 в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.13.1. Если летный экипаж сообщает органу ОВД о том, что воздушное судно вошло в облако вулканического пепла, то органу ОВД следует:

а) принять меры, применимые к воздушному судну, находящемуся в аварийной ситуации;

б) инициировать изменения назначенного маршрута или эшелона только по запросу пилота, или если это вызвано требованиями воздушного пространства, или условиями воздушного движения.

(п. 11.13.1 в ред. Приказа Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.14. Режим радиомолчания может быть введен органом ОВД для конкретной зоны (района, сектора, направления) в случаях:

если интенсивность воздушного движения или обстановка не позволяют (затрудняют) осуществлять радиообмен с экипажами воздушных судов с необходимой оперативностью, а также выдача указаний диспетчером затруднена (из-за занятости эфира, частоты);

если имеется необходимость постоянно иметь возможность получать доклад (информацию) от отдельных воздушных судов (особые случаи).

11.14.1. Режим радиомолчания предусматривает следующее:

экипаж воздушного судна, находящегося (переходящего) на определенной частоте, первым не осуществляет доклады (выходит на связь только по запросу диспетчера), за исключением воздушных судов, определенных органом ОВД, и случаев возникновения аварийной ситуации, и работает только на прием;

орган ОВД определяет приоритет связи с воздушными судами и первым выдает соответствующие необходимые указания (информацию);

указания органа ОВД относительно изменения эшелона, высоты, курса, частоты, скорости подтверждаются экипажами воздушных судов с указанием своих позывных.

11.14.2. Орган ОВД, в зоне ответственности которого действует режим радиомолчания, сообщает об этом смежным органам ОВД, а те, в свою очередь, доводят эту информацию до соответствующих экипажей воздушных судов.

11.14.3. В том случае, когда диспетчеру становится известно, что воздушное

судно больше не находится в состоянии бедствия и его экипажу не требуется срочной информации, а также в иных случаях после нормализации воздушной обстановки, когда отпала необходимость, орган ОВД отменяет режим радиомолчания соответствующим указанием экипажам воздушных судов и смежным органам ОВД. Далее радиообмен осуществляется в обычном порядке.

11.15. Орган ОВД может дать указание воздушному судну изменить в интересах безопасности тип своего радиотелефонного позывного, когда сходство между двумя или более радиотелефонными позывными воздушных судов таково, что существует вероятность возникновения путаницы.

11.15.1. Любое такое изменение типа позывного является временным и применяется только в пределах воздушного пространства, где существует вероятность путаницы.

11.15.2. Во избежание путаницы органу ОВД следует при необходимости идентифицировать воздушное судно, которому дается указание об изменении позывного, указав его местоположение и/или эшелон полета.

11.15.3. Когда орган ОВД изменит тип радиотелефонного позывного воздушного судна, этот орган обеспечивает, чтобы данное воздушное судно вновь перешло на использование радиотелефонного позывного, указанного в плане полета, когда оно передается другому органу ОВД, за исключением случаев, когда изменение радиотелефонного позывного координируется между двумя соответствующими органами ОВД.

11.16. Сообщение «МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА» информирует службу УВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для минимального резерва.

При сообщении пилота о ситуации с минимальным запасом топлива, диспетчер незамедлительно информирует пилота о любых задержках или о том, что задержек не ожидается.

(п. 11.16 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17. Во всех случаях, когда известно или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству или получено предупреждение об угрозе взрыва, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна или удовлетворяют его требования, включая просьбы о предоставлении соответствующей информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к любому аэродрому предполагаемой посадки, и предпринимают необходимые действия для обеспечения беспрепятственного выполнения полета на всех этапах.

При этом органы ОВД:

а) передают и продолжают передавать информацию, относящуюся к безопасному производству полета, не дожидаясь ответа от воздушного судна;

б) контролируют и регистрируют ход полета, используя для этого все имеющиеся средства, а также координируют передачу управления с соседними органами ОВД, не требуя от воздушного судна передачи сообщений или других ответных действий, если с этим воздушным судном не поддерживается устойчивая связь;

в) информируют и продолжают постоянно информировать соответствующие органы ОВД, включая расположенные в соседних РПИ, которые могут иметь отношение к ходу полета;

г) уведомляют:

1) эксплуатанта или назначенного им представителя;

2) соответствующий координационный центр поиска и спасания согласно соответствующим правилам аварийного оповещения;

3) соответствующий орган противовоздушной обороны и уполномоченный орган в области государственной безопасности, а также ретранслируют соответствующие сообщения, относящиеся к обстоятельствам незаконного вмешательства, которые включают

в себя, как минимум, первоначальные сообщения об инциденте; уточненные сообщения об имеющем место инциденте; сообщения, содержащие информацию о решениях, принятых соответствующими лицами, ответственными за принятие решений; сообщения о передаче ответственности; сообщения о принятии ответственности; сообщения о том, что объект более не вовлечен в инцидент, и сообщения о завершении инцидента.

(п. 11.17 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17.1. В случае получения информации об угрозе, связанной с размещением на борту известного воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства, дополнительно орган ОВД:

а) находясь на прямой связи с воздушным судном, незамедлительно информирует летный экипаж об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой;

б) при отсутствии прямой связи с воздушным судном незамедлительно информирует летный экипаж через другие органы ОВД или по иным доступным каналам связи.

(п. 11.17.1 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17.2. Орган ОВД, находящийся на связи с воздушным судном, убеждается в намерениях летного экипажа и сообщает об этих намерениях смежным органам ОВД по направлению полета воздушного судна.

(п. 11.17.2 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17.3. В отношении воздушного судна принимаются незамедлительные меры, при этом исключается насколько это возможно риск для безопасности полетов других воздушных судов, а также персонала и наземных объектов на летном поле.

(п. 11.17.3 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17.4. Воздушному судну, находящемуся в полете, незамедлительно выдается новое разрешение следовать до установленного пункта назначения. При первой возможности утверждается любой запрос летного экипажа на набор высоты или снижение для того, чтобы уровнять или уменьшить разницу между внешним атмосферным давлением и атмосферным давлением в кабине экипажа.

(п. 11.17.4 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17.5. Воздушному судну на земле дается указание как можно дальше находиться от других воздушных судов и объектов на летном поле и при необходимости освободить ВПП. В соответствии с установленными на аэродроме правилами воздушному судну дается указание вырулить на назначенное или изолированное место стоянки. Если летный экипаж в срочном порядке осуществляет высадку пассажиров и экипажа, другие воздушные суда, транспортные средства и персонал должны находиться на безопасном удалении от воздушного судна, подвергающегося угрозе.

(п. 11.17.5 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17.6. Органы ОВД не дают рекомендаций или предложений летному экипажу относительно принятия действий в отношении взрывного устройства.

(п. 11.17.6 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.17.7. Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства или которое по иным причинам необходимо изолировать, дается разрешение занять указанное изолированное место стоянки. В том случае, когда такое изолированное место стоянки не указано, или если указанное место занято, воздушному судну дается разрешение занять место в пределах участка или участков, установленных оператором аэродрома. В разрешении на руление указывается маршрут руления, по которому необходимо следовать до места стоянки. Этот маршрут выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для пассажиров и прочих лиц, других воздушных судов и сооружений на аэродроме.

(п. 11.17.7 введен Приказом Минтранса России от 21.07.2016 N 203)

11.18. После того, как установлено, что какое-либо воздушное судно выполняет аварийное снижение, органом ОВД немедленно предпринимаются следующие действия:

передача аварийного радиовещательного сообщения;

передача воздушным судам, затронутым данным снижением, информации о

воздушном движении и/или указаний;

уведомление о минимальной абсолютной высоте полета и установке высотомера в зоне выполнения полетов;

информирование других органов ОВД, которые могут быть затронуты данным аварийным снижением.

(п. 11.18 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

11.18.1. При первой практической возможности пилот воздушного судна, выполняющего аварийное снижение, предпринимает следующие действия:

выполняет полет в направлении, выбранном по своему усмотрению;

уведомляет соответствующий орган ОВД об аварийном снижении и если это возможно о своих намерениях;

устанавливает код ответчика 7700 и выбирает надлежащий аварийный режим оборудования АЗН-В и/или АЗН-К;

включает наружные бортовые огни (в соответствии с существующими эксплуатационными ограничениями);

следит за воздушными судами, которые могут создать конфликтную ситуацию как визуально, так и с помощью бортовой системы предупреждения столкновений (при ее наличии);

после завершения аварийного снижения согласовывает свои дальнейшие намерения с соответствующим органом ОВД.

(п. 11.18.1 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

11.18.2. Пилот воздушного судна, принимающего радиовещательное сообщение об аварийном снижении, при отсутствии конкретного указания органа ОВД о выходе из зоны или угрозе, обусловленной непосредственной опасностью, предпринимает следующие действия:

а) продолжает выполнять полет согласно текущему диспетчерскому разрешению и вести прослушивание используемой частоты для получения любых дополнительных указаний органа ОВД;

б) следит за воздушными судами, которые могут создать конфликтную ситуацию как визуально, так и с помощью бортовой системы предупреждения столкновений (при ее наличии).

(п. 11.18.2 введен Приказом Минтранса России от 14.02.2017 N 49)

XII. Обеспечение безопасности полетов при обслуживании воздушного движения

12.1. Для обеспечения безопасности полетов при обслуживании воздушного движения (далее - безопасность полетов) поставщик аэронавигационного обслуживания утверждает системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП) для органов ОВД, находящихся в ее юрисдикции.

12.2. Целями управления безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения являются:

а) соблюдение установленного приемлемого уровня безопасности полетов при предоставлении обслуживания воздушного движения;

б) внедрение при необходимости изменений в систему обслуживания воздушного движения, нацеленных на повышение уровня безопасности полетов.

12.2.1. Система управления безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения должна предусматривать:

а) контроль за уровнями безопасности полетов и выявление любых неблагоприятных тенденций;

б) анализ деятельности органов ОВД, связанный с безопасностью полетов;

в) оценку безопасности полетов в связи с планируемой реорганизацией воздушного пространства, внедрением новых систем оборудования или средств и в связи с введением

новых или измененных правил обслуживания воздушного движения;

г) механизм определения необходимости введения мер повышения безопасности полетов.

12.2.2. Деятельность в рамках СУБП при обслуживании воздушного движения должна документироваться.

12.3. Сбор информации о фактических или потенциально опасных для безопасности полетов ситуациях или недостатках, связанных с обслуживанием воздушного движения, осуществляется при помощи обязательной и добровольной (конфиденциальной) систем сообщений.

12.3.1. Информация, связанная с безопасностью полетов, включая отчеты об инцидентах, систематически рассматривается структурными подразделениями органа ОВД, ответственными за управление безопасностью полетов, в целях выявления отрицательных тенденций.

12.3.2. Информация об отказах и ухудшении характеристик систем и оборудования связи, наблюдения и других систем, имеющих важное значение для безопасности полетов, систематически анализируется структурными подразделениями органа ОВД, ответственными за управление безопасностью полетов, в целях выявления тенденций, которые могут оказать влияние на безопасность полетов.

12.3.3. Анализ безопасности полетов в органах ОВД должен осуществляться на регулярной и систематической основе квалифицированными специалистами, прошедшими подготовку, имеющими опыт, навыки и полное представление о соответствующих стандартах и рекомендуемой практике ИКАО, правилах аэронавигационного обслуживания, практике безопасной эксплуатации, аспектах человеческого фактора и нормативных правовых актах по обслуживанию воздушного движения в Российской Федерации.

12.3.4. Анализу безопасности полетов в органах ОВД должны подвергаться как минимум следующие вопросы:

1) вопросы регламентации для обеспечения того, чтобы:

а) руководства, технологии, инструкции, связанные с деятельностью по обслуживанию воздушного движения, и процедуры координации были полными, отвечающими требованиям и актуальными;

б) структура маршрутов обслуживания воздушного движения (маршрут ОВД) в соответствующих случаях предусматривала надлежащее разделение маршрутов и пункты пересечения маршрутов ОВД, расположенные таким образом, чтобы свести к минимуму необходимость вмешательства диспетчера и координации действий в рамках органа ОВД и между органами ОВД;

в) минимумы эшелонирования, используемые в данном воздушном пространстве или на соответствующем аэродроме, были приемлемыми и при этом соблюдались все положения, применимые к этим минимумам;

г) в соответствующих случаях осуществлялся адекватный контроль площади маневрирования и были внедрены правила и меры, нацеленные на сведение к минимуму потенциальной опасности непреднамеренного выезда на ВПП. Такой контроль может осуществляться визуально или с помощью системы наблюдения ОВД;

д) были внедрены соответствующие процедуры эксплуатации аэродромов в условиях ограниченной видимости;

е) объемы движения и соответствующая рабочая нагрузка на диспетчеров не превышали установленных уровней безопасности полетов и, когда это необходимо, применялись правила регулирования объема движения;

ж) правила на случай отказа или ухудшения характеристик систем наблюдения ОВД, включая системы связи, применялись на практике и обеспечивали приемлемый уровень безопасности полетов;

з) вводились правила представления отчетов об инцидентах и других событиях, имеющих отношение к безопасности полетов, поощрялось представление отчетов об инцидентах и проводился анализ таких отчетов с целью определения необходимости

предпринятия соответствующих действий для устранения недостатков;

2) эксплуатационные и технические вопросы для обеспечения того, чтобы:

а) рабочие условия соответствовали установленным уровням температуры, влажности, вентиляции, шума окружающего освещения и отрицательно не сказывались на работоспособности диспетчера;

б) автоматизированные системы формировали и отображали план полета, данные управления и координации своевременно, точно и легко распознаваемым образом, а также с учетом аспектов человеческого фактора;

в) оборудование, включая устройства ввода/вывода автоматизированных систем, было спроектировано и размещено на рабочем месте в соответствии с принципами эргономики;

г) системы связи, навигации, наблюдения и другие системы и оборудование, имеющие важное значение для безопасности полетов:

регулярно проверялись в штатных эксплуатационных условиях;

отвечали установленным требуемым уровням надежности и готовности;

обеспечивали своевременное и надлежащее выявление и предупреждение об отказах и ухудшениях характеристик систем;

сопровождались документацией о последствиях отказа и ухудшения характеристик системы, подсистемы и оборудования;

предусматривали меры контроля вероятности отказов и ухудшения характеристик;

предусматривали надлежащие резервные средства и/или правила в случае отказа или ухудшения характеристик работы системы;

д) велась и постоянно анализировалась документация по регистрации эксплуатационного состояния систем и оборудования;

3) вопросы выдачи свидетельств и подготовки персонала для обеспечения того, чтобы:

а) диспетчеры были надлежащим образом подготовлены и имели соответствующие свидетельства с действующими квалификационными отметками;

б) уровень компетентности диспетчера поддерживался посредством прохождения надлежащей и отвечающей требованиям подготовки, повышения квалификации, переподготовки, включая приобретение навыков предпринятия действий в аварийной обстановке и пилотирования воздушного судна в условиях отказа или ухудшения работы средств и систем;

в) диспетчеры органа ОВД или диспетчерского пункта (сектора), укомплектованного группой специалистов, имели соответствующую и надлежащую подготовку для обеспечения эффективной работы в коллективе;

г) внедрение новых или измененных правил, а также новых или усовершенствованных систем связи, наблюдения и других важных для безопасности полетов систем и оборудования осуществлялось наряду с соответствующей подготовкой и инструктажем;

д) диспетчер обладал удовлетворительными знаниями английского языка для предоставления обслуживания воздушного движения воздушным судам, выполняющим международные полеты;

е) использовались установленные правила радиообмена.

12.4. Оценка безопасности полетов проводится в связи с предложениями в отношении существенной реорганизации воздушного пространства, значительных изменений правил предоставления обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве или на аэродроме и внедрения нового оборудования, систем или средств, как минимум, в следующих случаях:

а) сокращенный минимум эшелонирования, подлежащий применению в воздушном пространстве или на аэродроме;

б) новые эксплуатационные правила, включая процедуры обслуживания воздушного движения, подлежащие применению в воздушном пространстве или на аэродроме;

в) реорганизация структуры маршрутов обслуживания воздушного движения;

г) ресекторизация воздушного пространства;

д) физические изменения конфигурации ВПП и/или рулежных дорожек на аэродроме;

е) внедрение новых систем или оборудования связи, наблюдения и других имеющих важное значение для безопасности полетов систем и оборудования, в том числе обеспечивающих новые функции и/или возможности.

12.4.1. Изменения должны внедряться только в том случае, если результаты оценки свидетельствуют об обеспечении приемлемого уровня безопасности полетов.

12.4.2. При оценке безопасности полетов учитываются все факторы, которые считаются важными с точки зрения безопасности полетов, включая:

а) типы воздушных судов и их летно-технические характеристики, включая навигационные возможности;

б) плотность и распределение воздушного движения;

в) сложность воздушного пространства, структуру маршрутов обслуживания воздушного движения и классификацию воздушного пространства;

г) конфигурацию аэродрома, включая конфигурацию ВПП, их размеры и конфигурацию рулежных дорожек;

д) тип связи «воздух - земля» и временные параметры ведения диалогов в процессе связи, включая возможность вмешательства диспетчера;

е) тип и возможности системы наблюдения, а также наличие систем, позволяющих диспетчеру осуществлять вспомогательные функции и функции предупреждения, любые особые местные метеорологические условия.

12.5. Любая фактическая или потенциальная опасность, связанная с предоставлением обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве или на аэродроме, выявленная в процессе деятельности по обеспечению безопасности полетов при обслуживании воздушного движения или каким-либо другим способом, оценивается и классифицируется с точки зрения приемлемого уровня риска.

12.5.1. За исключением случаев, когда риск может быть классифицирован как приемлемый, поставщик аэронавигационного обслуживания обязан принять соответствующие меры для исключения риска или его снижения до приемлемого уровня.

12.5.2. В случае снижения уровня безопасности полетов в конкретном воздушном пространстве или на аэродроме до значений ниже приемлемого поставщик аэронавигационного обслуживания обязан принять соответствующие корректирующие меры.

12.5.3. Принятие любых корректирующих мер должно сопровождаться оценкой их эффективности с точки зрения исключения или уменьшения риска.

Приложение
к Федеральным авиационным правилам

ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

В настоящих Правилах употребляются термины и определения, приведенные:

а) в Воздушном кодексе Российской Федерации;

б) в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138;

в) следующие термины и определения:

Аварийная обстановка - ситуация, характеризующаяся наличием опасения относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц, или есть обоснованная уверенность в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Аварийная стадия - общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Аварийное положение - ситуация, при которой возможности авиационного персонала, а также резервы работоспособности авиационной техники могут оказаться недостаточными для предотвращения авиационного события.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Аэродром запасной - аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета.

Аэродром назначения - аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки.

Аэродромное движение - движение на площади маневрирования аэродрома, а также полеты воздушных судов в районе аэродрома.

Аэродромное диспетчерское обслуживание - диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Аэронавигационное обслуживание - обслуживание пользователей воздушного пространства, включающее организацию и обслуживание воздушного движения, радиотехническое обеспечение полетов и авиационную электросвязь, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, авиационный поиск и спасание, предоставляемое на всех этапах полета воздушного судна.

Аэродромный круг полетов - установленный маршрут (схема) в районе аэродрома, по которому или части которого выполняется набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход воздушного судна за пределы аэродрома.

Аэронавигационная обстановка - совокупность условий выполнения полета, определяемых временем года и суток, характером пролетаемой местности, степенью обеспеченности маршрута техническими средствами, расположением запасных аэродромов, наличием запретов и ограничений использования воздушного пространства и взаимным расположением воздушных судов.

Барометрическая высота - показания барометрического высотомера, не имеющего инструментальных и аэродинамических погрешностей и отградуированного в соответствии со стандартной атмосферой.

Безопасная высота полета - высота полета, исключающая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней.

Бортовая система предупреждения столкновений (БСПС) - бортовая система, основанная на использовании сигналов приемоответчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемоответчиками ВОРЛ.

Векторение - обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) - часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов.

Видимость вертикальная - максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности.

Видимость метеорологическая - горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости.

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

Визуальный заход на посадку - заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

Воздушное пространство ОВД - воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов и для которого определены обслуживание воздушного движения и правила полетов.

Воздушная обстановка - одновременное взаимное расположение по вертикали и горизонтали воздушных судов и других материальных объектов в определенном районе воздушного пространства.

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

Вторичный обзорный радиолокатор - радиолокационная система наблюдения, использующая передатчики/приемники (запросчики) и приемоответчики, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией.

Вынужденная посадка - посадка на аэродроме (кроме посадки на запасном аэродроме) или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет согласно плану.

Высота - расстояние по вертикали от уровня, принятого за начало отсчета, до данной точки. Абсолютная высота измеряется от среднего уровня моря (геоида), относительная высота - от выбранного уровня, истинная высота - от уровня рельефа местности в точке отсчета.

Высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков.

Высота перехода - установленная в районе аэродрома (аэроузла) высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на значение относительно давления 760 мм рт. ст. (1013 мбар, 1013 гПа) при наборе заданного эшелона.

Глиссада - профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку.

Граница действия разрешения - рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну.

Давление атмосферное стандартное - установленное значение давления 1013,25 гПа (760 мм рт. ст. или 1013,25 мбар).

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

Давление на аэродроме (QFE) - атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП.

Дальность видимости на ВПП - расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

Диспетчерская рекомендация - рекомендация экипажу по принятию мер, касающихся выполнения полета, и используемая по усмотрению экипажа.

Диспетчерский орган подхода - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих с них.

Диспетчерский район - контролируемое воздушное пространство выше 200 м от земной или водной поверхности в пределах района полетной информации.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения (управление воздушным движением) - обслуживание, предоставляемое в целях:

(абзац введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

а) предотвращения столкновений: между воздушными судами; воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования;

(пп. «а» введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

б) ускорения и регулирования воздушного движения.

(пп. «б» введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Диспетчерское указание - директивные указания органа ОВД, предписывающие экипажу воздушного судна выполнить конкретное действие.

Донесение с борта (воздушного судна) - донесение с борта воздушного судна, находящегося в полете, которое составлено в соответствии с требованиями в отношении сообщения данных о местоположении, ходе выполнения полета и (или) метеорологических условиях.

Зависимые параллельные заходы на посадку - одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП.

Задание на полет - письменное распоряжение эксплуатанта на выполнение полетов с указанием типа и бортового номера воздушного судна, состава экипажа, цели, аэродрома назначения (района), вида работ и времени выполнения полетов.

Заход на посадку по приборам - этап полета, на котором выполняется процедура захода на посадку по приборам, выполняемая по установленной схеме, с использованием радиотехнических средств наведения.

Заход на посадку по радиолокатору - заход на посадку, конечный этап которого выполняется под руководством диспетчера, использующего радиолокатор.

Заявленная пропускная способность - меры способности системы УВД или каких-либо ее подсистем или пунктов управления предоставлять обслуживание воздушным судам в период нормальной деятельности. Она выражается в виде количества воздушных судов, входящих в конкретную часть воздушного пространства в данный период времени, с должным учетом погодных условий, конфигурации органа ОВД, имеющегося персонала и оборудования, а также любых других факторов, которые могут оказывать влияние на рабочую нагрузку диспетчера, отвечающего за это воздушное пространство.

Зона аэродромная (пилотажная) - воздушное пространство установленных размеров для отработки техники пилотирования и других полетных заданий.

Зональная навигация - метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых

навигационных средств, или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации.

Зона ожидания - воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания воздушными судами своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому.

Индикатор воздушной обстановки - электронный индикатор, на котором отображаются местоположение и движение воздушных судов, а также другая необходимая информация.

Индикация местоположения - визуальное отображение в несимволической или символической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта.

Информация о движении - информация, исходящая от органа обслуживания воздушного движения для предупреждения пилота о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить столкновение.

Информация органа обслуживания воздушного движения - информация, передаваемая органом обслуживания воздушного движения экипажу воздушного судна о метеоусловиях, движении, изменении эксплуатационного состояния навигационных средств, состоянии аэродромов и связанных с ним средств, и другие сведения, которые могут повлиять на безопасность полета.

Конечный этап захода на посадку - часть схемы захода на посадку по приборам, который начинается в установленной контрольной точке конечного этапа захода на посадку или при отсутствии такой точки: в конце последнего стандартного разворота, в точке выхода на предпосадочную прямую и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой может быть выполнена посадка или начат маневр по прекращении захода на посадку.

«Контрактное» автоматическое зависимое наблюдение (АЗН-К) - вид наблюдения, при котором осуществляется обмен условиями соглашения АЗН-К между наземной системой и воздушным судном (по линии передачи данных) и оговариваются условия, в которых будет инициироваться передача донесений АЗН-К, и данные, которые будут содержаться в этих донесениях.

Контролируемый полет - любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения.

Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 12.05.2014 N 124.

Контрольная точка аэродрома - точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат.

Контроль траектории полета - использование систем наблюдения ОВД в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся значительных отклонений от номинальной траектории полета, включая отклонения от условий, оговоренных в выданных им диспетчерских разрешениях.

Курс - направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выраженная обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления истинного, магнитного, компасного или условного меридианов.

Летная полоса - часть летного поля аэродрома, включающая ВПП и концевые полосы торможения, если они предусмотрены, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов при выкатывании за пределы ВПП и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки.

Летное поле - часть аэродрома, включающая в себя одну или несколько взлетно-посадочных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

Литерность рейса - указание о том, требуется ли данному воздушному судну особое внимание со стороны органов ОВД.

Линия пути - проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного меридианов).

Магнитный путевой угол рабочего направления взлетно-посадочной полосы (МПУ ВПП) - угол, заключенный между северным направлением магнитного меридиана, проходящим через середину ВПП, и рабочим направлением ВПП, отсчитываемый по часовой стрелке.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Маршрут зональной навигации - маршрут ОВД, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию.

Маршрут обслуживания воздушного движения - установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения и в соответствующих случаях обозначает воздушную трассу, маршрут зональной навигации, местную воздушную линию.

Маршруты полетов воздушных судов - в контролируемом воздушном пространстве для выполнения полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения полеты воздушных судов выполняются по маршрутам.

Метеорологическая информация - метеорологическая сводка, анализ, прогноз и любое другое сообщение, касающееся фактических или ожидаемых метеорологических условий.

Метод числа Маха - выполнение полетов воздушных судов с числами Маха, назначенными органами ОВД для обеспечения выдерживания на маршрутах ОВД установленных интервалов продольного эшелонирования.

Минимальное приведенное давление (Рприв.мин.) - расчетное значение минимального приведенного к уровню моря атмосферного давления по местной воздушной линии, маршруту или району полета.

Минимальный запас топлива - ситуация, когда запас топлива на борту воздушного судна достиг уровня, при котором воздушное судно должно совершить посадку на конкретном аэродроме и дополнительная задержка не допускается.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Навигация, основанная на характеристиках (PBN), - зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов, выполняющих полет по маршруту ОВД, схему захода на посадку по приборам или полет в установленном воздушном пространстве.

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

Независимые параллельные вылеты - одновременные вылеты с параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП.

Независимые параллельные заходы на посадку - одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда не установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП.

Неконтролируемый аэродром - аэродром, на котором не предоставляется диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Неконтролируемый полет - полет воздушного судна, который не обеспечивается диспетчерским обслуживанием (управлением) воздушного движения.

Неопознанное воздушное судно - воздушное судно, полет которого в данном районе наблюдается или о полете которого в данном районе сообщается, но принадлежность которого не установлена.

Обслуживание воздушного движения на основе наблюдения - термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью

системы наблюдения ОВД.

Опасное сближение - не предусмотренное заданием на полет сближение воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных, в результате которого возник риск столкновения.

Опознавание - условия, при которых отметка местоположения конкретного воздушного судна видна на индикаторе воздушной обстановки и однозначно опознана диспетчером.

Опознавательный индекс воздушного судна - группа букв, цифр или их комбинация, которая идентична позывному воздушного судна или представляет собой кодовый эквивалент его позывного для двусторонней связи «воздух - земля» и которая применяется для опознавания воздушного судна в сети наземной связи обслуживания воздушного движения.

Орган диспетчерского обслуживания воздушного движения (орган управления воздушным движением) - общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, диспетчерский орган подхода или диспетчерский пункт аэродрома.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Организация воздушного движения (ОрВД) - динамичный и комплексный процесс обслуживания воздушного движения, организации потоков и воздушного пространства, осуществляемый безопасным, экономичным и эффективным образом путем предоставления средств и непрерывного (бесшовного) обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии всех заинтересованных сторон (органов ОВД, пользователей, аэропортов и других участников ОрВД) и с использованием бортовых и наземных функций.

Организация воздушного пространства - деятельность, представляющая собой процесс планирования, направленный на обеспечение максимального использования имеющегося воздушного пространства на основе динамичного распределения по времени и в отдельных случаях в резервировании воздушного пространства для различных категорий пользователей в целях удовлетворения краткосрочных потребностей.

Организация использования воздушного пространства - обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также другой деятельности по использованию воздушного пространства, включающее в себя:

установление структуры воздушного пространства;

планирование и координирование использования воздушного пространства;

обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;

организацию воздушного движения;

контроль за соблюдением ФП ИВП.

Организация потоков воздушного движения (ОПВД) - служба, создаваемая с целью содействия безопасному, упорядоченному и ускоренному потоку воздушного движения для обеспечения максимально возможного использования пропускной способности УВД и соответствия объема воздушного движения пропускной способности, заявленной соответствующим полномочным органом ОВД.

Особый случай в полете - ситуация, которая возникает в результате отказа авиационной техники или попадания воздушного судна в опасные условия.

Отклонившееся от курса воздушное судно - воздушное судно, которое значительно отклонилось от заданной линии пути или которое сообщает, что оно потеряло ориентировку.

Отметка первичного обзорного радиолокатора - визуальное отображение в несимволической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, полученного с помощью первичного радиолокатора.

Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 12.05.2014 N 124.

Очередность захода на посадку - последовательность, в которой двум или более воздушным судам разрешено заходить на посадку на аэродром.

Первичный обзорный радиолокатор (ПОРЛ) - радиолокационная система

наблюдения, использующая отраженные радиосигналы.

Переходный слой - воздушное пространство между абсолютной высотой перехода и эшелоном перехода.

Перрон - определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

План полета - определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения.

Площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

Полет по ПВП - полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

Полет по ППП - полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

Полетно-информационное обслуживание воздушного движения -обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов.

Правила визуальных полетов - порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих определить местоположение и пространственное положение воздушного судна по наземным ориентирам и естественному горизонту.

Правила полетов по приборам - порядок выполнения полетов в условиях, при которых местонахождение и пространственное положение воздушного судна определяются по пилотажным и навигационным приборам.

Превышение аэродрома - абсолютная высота наивысшей точки ВПП.

Превышение порога ВПП - абсолютная высота порога ВПП.

Предпосадочная прямая - установленная траектория движения воздушных судов на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления.

Препятствие - рельеф местности, естественные и искусственные объекты на ней, представляющие угрозу безопасности воздушного движения.

Прерванный заход на посадку (уход на второй круг) - установленный порядок маневрирования воздушного судна при заходе на посадку, выполняемый летным экипажем при отсутствии возможности произвести посадку.

Приборные метеорологические условия - метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам полетов по приборам.

Продольное эшелонирование - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути.

Процедура ожидания - установленный порядок маневрирования, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства.

Процедурное управление - термин, используемый для обозначения того, что полученная с помощью системы наблюдения ОВД информация не требуется для предоставления диспетчерского обслуживания воздушного движения.

Процедурное эшелонирование - эшелонирование, которое применяется при обеспечении процедурного управления.

Пункт обязательного донесения - установленная точка на воздушной трассе, местной воздушной линии, маршруте полета, схеме вылета или захода на посадку, пролет которой летный экипаж воздушного судна сообщает органу ОВД.

Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (АЗН-В) - вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и/или принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных.

Раздельные параллельные операции - одновременное использование параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП, при котором одна ВПП используется исключительно для заходов на посадку, а другая ВПП используется исключительно для вылетов.

Рабочая площадь аэродрома - часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки).

Районное диспетчерское обслуживание - диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах.

Районный диспетчерский центр - орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

Расчетное время прилета (прибытия) - при полетах по приборам - это расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по приборам, или, при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, - время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом. При выполнении полетов по ПВП - расчетное время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом.

Расчетное время уборки колодок - расчетное время, когда воздушное судно начнет движение, связанное с вылетом.

Режим «RBS» - международный режим работы системы вторичной радиолокации, работает на частотах 1030 МГц (запрос с радиолокатора) и 1090 МГц (ответ с воздушного судна).

Режим «УВД» - отечественный режим работы системы вторичной радиолокации, работает на частотах 1030 МГц (запрос с радиолокатора) и 740 МГц (ответ с воздушного судна).

Рубеж передачи обслуживания воздушного движения - рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета воздушного судна, на котором обслуживание движения данного воздушного судна передается от одного органа ОВД другому.

Сближение воздушных судов - ситуация, в которой, по мнению пилота или персонала органа обслуживания воздушного движения, расстояние между воздушными судами, а также их относительное местоположение и скорость таковы, что безопасность данных воздушных судов может быть поставлена под угрозу. Сближение воздушных судов классифицируется следующим образом:

риск столкновения - категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов возникала серьезная опасность столкновения;

безопасность полета не гарантировалась - категория ситуаций, когда в результате сближения воздушных судов безопасность этих воздушных судов могла быть поставлена под угрозу;

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

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

Сборник аэронавигационной информации (АИП) - официальный документ, издаваемый государством или с его санкции и содержащий аэронавигационную информацию, необходимую для обеспечения полетов воздушных судов в пределах воздушного пространства данного государства.

Связь «диспетчер - пилот» по линии передачи данных (ДПЛПД) - средство связи между диспетчером и пилотом в целях УВД с использованием линии передачи данных.

Связь по линии передачи данных - вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных.

Символ местоположения - визуальное отображение в символической форме на

индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта, полученное после автоматической обработки данных о местоположении, поступивших из любого источника.

Система наблюдения ОВД - общий термин, под которым в отдельности понимаются системы радиовещательного автоматического зависимого наблюдения (АЗН-В), первичного обзорного радиолокатора (ПОРЛ), вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) или любая другая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно и обеспечивающая уровень безопасности полетов и характеристики не хуже обеспечиваемых моноимпульсным вторичным обзорным радиолокатором.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.05.2014 N 124)

Система организации воздушного движения - система, обеспечивающая ОрВД путем комплексного объединения возможностей людей, информации, технологии, средств и служб на основе использования бортовых, наземных и/или космических систем связи, навигации и наблюдения.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС) - автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов.

Служба организации деятельности на перроне - обслуживание, обеспечиваемое для регулирования деятельности и движения воздушных судов и транспортных средств на перроне.

Соглашение АЗН-К - план передачи донесений, который определяет условия передачи донесения АЗН-К (т.е. данных, необходимых органу обслуживания воздушного движения, и частоту передачи донесений АЗН-К, что должно быть согласовано до использования АЗН-К при представлении обслуживания воздушного движения).

Стандартный маршрут вылета по приборам (СИД) - установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам (ППП), связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту ОВД.

Стандартный маршрут прибытия по приборам (СТАР) - установленный маршрут прибытия по правилам полетов по приборам (ППП), связывающий основную точку, обычно на маршруте ОВД, с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по приборам.

Суточный план - план, сформированный на основании заявок (расписаний, графиков) на использование воздушного пространства, для планирования использования воздушного пространства на 24-часовой период.

Схема полета в зоне ожидания - заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения.

Схема ухода на второй круг - порядок, которого следует придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

Точный заход на посадку - заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глиссаде, формируемым с помощью электронных средств.

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

Требуемые характеристики связи (RCP) - перечень требований к характеристикам оперативной связи для обеспечения конкретных функций ОрВД.

Узловой диспетчерский район (УДР) - диспетчерский район, создаваемый обычно в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов.

Управление потоком - меры, предназначенные для направления потока движения в определенную часть воздушного пространства, по определенному маршруту или к определенному аэродрому с целью обеспечения наиболее эффективного использования

воздушного пространства.

Уровень - общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости находящегося в полете воздушного судна и означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета.

Центр полетной информации - орган, предназначенный для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

Эксплуатационные минимумы - минимумы для взлета и посадки, устанавливаемые эксплуатантом по типам воздушных судов и утверждаемые в установленном порядке.

Эшелонирование - вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы.

Эшелон полета - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760,0 мм рт. ст. (1013,2 гПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 6 августа 2013 г. N 670

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ СООТВЕТСТВИЯ ЛИЦ, ПРЕТЕНДУЮЩИХ НА ПОЛУЧЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ ВЫПОЛНЯТЬ ФУНКЦИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СВЕРХЛЕГКОГО ПИЛОТИРУЕМОГО ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С МАССОЙ КОНСТРУКЦИИ 115 КИЛОГРАММОВ И МЕНЕЕ, БЕСПИЛОТНОГО ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С МАКСИМАЛЬНОЙ ВЗЛЕТНОЙ МАССОЙ 30 КИЛОГРАММОВ И МЕНЕЕ, СОТРУДНИКОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ФУНКЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДИСПЕТЧЕРСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ, ТРЕБОВАНИЯМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ, А ТАКЖЕ ВЫДАЧИ ТАКИХ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЦАМ ИЗ ЧИСЛА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Постановления Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Правила проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

2. Установить, что реализация уполномоченным органом в области гражданской авиации полномочий, предусмотренных Правилами, утвержденными настоящим постановлением, осуществляется в пределах установленной Правительством Российской Федерации предельной численности и фонда оплаты труда работников центрального аппарата и территориальных органов федеральных органов исполнительной власти, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных им в федеральном бюджете на руководство и управление в сфере установленных функций.

3. Настоящее постановление вступает в силу по истечении 180 дней после дня его официального опубликования.

Председатель Правительства
Российской Федерации
Д.МЕДВЕДЕВ

Утверждены
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 6 августа 2013 г. N 670

ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ СООТВЕТСТВИЯ ЛИЦ, ПРЕТЕНДУЮЩИХ НА ПОЛУЧЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ ВЫПОЛНЯТЬ ФУНКЦИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ СВЕРХЛЕГКОГО ПИЛОТИРУЕМОГО ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С МАССОЙ КОНСТРУКЦИИ 115 КИЛОГРАММОВ И МЕНЕЕ, БЕСПИЛОТНОГО ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА С МАКСИМАЛЬНОЙ ВЗЛЕТНОЙ МАССОЙ 30 КИЛОГРАММОВ И МЕНЕЕ, СОТРУДНИКОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ФУНКЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДИСПЕТЧЕРСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ, ТРЕБОВАНИЯМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ, А ТАКЖЕ ВЫДАЧИ ТАКИХ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЦАМ ИЗ ЧИСЛА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ФАП-670)

Список изменяющих документов
(в ред. Постановления Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают порядок проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, за исключением сверхлегкого пилотируемого гражданского воздушного судна с массой конструкции 115 килограммов и менее, беспилотного гражданского воздушного судна с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств (далее - свидетельство).

(в ред. Постановления Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

2. Виды (наименования) свидетельств устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Свидетельства выдаются Федеральным агентством воздушного транспорта (далее - орган по выдаче свидетельств) лицам, прошедшим подготовку по программам подготовки, утвержденным в соответствии со статьей 54 Воздушного кодекса Российской Федерации, и проверку соответствия их знаний, навыков, опыта, возраста и состояния здоровья требованиям федеральных авиационных правил.

4. Бланк свидетельства соответствует требованиям, предъявляемым к защищенной полиграфической продукции уровня «Б».

II. Порядок проведения проверки кандидатов на получение свидетельств

5. Проверка соответствия знаний лица, претендующего на получение свидетельства (далее - кандидат на получение свидетельства), требованиям федеральных авиационных правил (далее - проверка знаний) осуществляется высшей квалификационной комиссией или территориальными квалификационными комиссиями, образованными Федеральным агентством воздушного транспорта.

Порядок образования и работы высшей квалификационной комиссии и территориальных квалификационных комиссий, а также требования к их членам устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Состав высшей квалификационной комиссии и территориальных квалификационных комиссий утверждается органом по выдаче свидетельств.

Информация об адресах и о телефонах указанных комиссий, графике их работы публикуется на официальном сайте органа по выдаче свидетельств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Проверка знаний осуществляется по обращениям образовательных организаций, организаций, осуществивших обучение кандидатов на получение свидетельств, их работодателей или по обращениям кандидатов на получение свидетельств в высшую квалификационную комиссию или территориальную квалификационную комиссию.

Проверка знаний осуществляется в форме тестирования.

Тесты формируются из вопросов по областям знаний, предусмотренных федеральными авиационными правилами для обладателей соответствующих видов свидетельств.

Перечни и содержание вопросов для проверки знаний кандидата на получение свидетельства каждого вида утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

В случае если при тестировании кандидат на получение свидетельства дал правильные ответы более чем на 75 процентов вопросов, проверка знаний считается успешно пройденной. В ином случае кандидат на получение свидетельства проходит повторную проверку знаний, которая проводится не ранее чем через 14 дней со дня проведения предыдущей проверки.

По результатам проверки знаний оформляется протокол проверки знаний, в котором указывается фамилия, имя и отчество (при наличии) кандидата на получение свидетельства, вид свидетельства, для получения которого проводилась проверка знаний, дата, время, место проведения проверки знаний и информация о результате ее прохождения.

Протокол проверки знаний подписывается председателем квалификационной комиссии и заверяется ее печатью.

Протокол выдается кандидату на получение свидетельства. Копия протокола направляется в орган по выдаче свидетельств в течение 24 часов по электронным каналам связи.

6. Кандидат на получение свидетельства проходит проверку соответствия навыков требованиям, установленным федеральными авиационными правилами (далее - проверка навыков), которая осуществляется по обращению кандидата на получение свидетельства к лицу, имеющему право проверки навыков.

Проверка навыков кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции пилота:

осуществляется лицом, обладающим свидетельством с внесенной в него записью о праве проведения подготовки кандидатов на получение свидетельств соответствующего вида;

осуществляется на воздушном судне, класс или тип которого соответствует получаемому свидетельству, с двойным управлением в полете или на тренажерном устройстве имитации полета, допущенном к применению в целях контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов;

не может осуществляться лицом, участвовавшим в подготовке (обучении) кандидата на получение свидетельства.

Проверка навыков кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции внешнего пилота:

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

осуществляется лицом, обладающим свидетельством с внесенной в него записью о праве проведения подготовки кандидатов на получение свидетельств, позволяющих

выполнять функции внешнего пилота;

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

осуществляется при выполнении реального полета беспилотного воздушного судна или на тренажерном устройстве имитации полета, допущенном к применению в целях контроля профессиональных навыков членов экипажей беспилотных воздушных судов;

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

не может осуществляться лицом, участвовавшим в подготовке (обучении) кандидата на получение свидетельства.

(абзац введен Постановлением Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

Проверка навыков кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции штурмана, бортинженера (бортмеханика) или бортрадиста, осуществляется:

лицом, обладающим свидетельством с внесенной в него записью о праве проведения подготовки кандидатов на получение свидетельства соответствующего вида;

в полете на воздушном судне, тип которого соответствует получаемому свидетельству, или на тренажерном устройстве имитации полета, допущенном к применению в целях контроля профессиональных навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов.

Проверка навыков кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции бортоператора, бортпроводника или летчика-наблюдателя, осуществляется:

лицом, обладающим свидетельством с внесенной в него записью о праве проведения подготовки кандидата на получение свидетельства соответствующего вида;

на воздушном судне на земле или на тренажерном устройстве.

Проверка навыков кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции диспетчера управления воздушного движения, осуществляется:

лицом, обладающим свидетельством с внесенной в него записью о праве проведения подготовки кандидата на получение свидетельства соответствующего вида;

на тренажерных устройствах, имитирующих обслуживание воздушного движения, и (или) на рабочем месте диспетчера управления воздушным движением.

Проверка навыков кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции по техническому обслуживанию воздушных судов, осуществляется:

лицом, обладающим свидетельством, позволяющим выполнять функции по техническому обслуживанию, и имеющим опыт работы по техническому обслуживанию воздушных судов не менее 3 лет;

в ходе практической работы (стажировки).

Проверка навыков кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции сотрудника по обеспечению полетов, осуществляется:

лицом, обладающим свидетельством, позволяющим выполнять функции сотрудника по обеспечению полетов, и имеющим опыт работы по обеспечению полетов не менее 2 лет;

в ходе практической работы (стажировки) по обеспечению полетов.

По результатам проведения проверки навыков лицо, осуществившее проверку, выдает кандидату на получение свидетельства справку, содержащую:

фамилию, имя, отчество (при наличии) кандидата на получение свидетельства;

вид свидетельства, для получения которого произведена проверка;

дату, место проведения и информацию о результате прохождения проверки;

наименование и номер воздушного судна или тренажерного устройства, на котором производилась проверка навыков, если для проверки навыков использовалось воздушное судно или тренажерное устройство;

фамилию, имя, отчество (если имеется) и номер свидетельства лица, осуществившего проверку навыков.

Лицо, осуществившее проверку навыков, подписывает справку, выдает ее кандидату на получение свидетельства и направляет копию указанной справки в орган по выдаче свидетельств в течение 24 часов по электронным каналам связи.

7. Проверка соответствия состояния здоровья кандидатов на получение свидетельств

требованиям федеральных авиационных правил (далее - медицинское освидетельствование) осуществляется центральной врачебно-летной экспертной комиссией, врачебно-летными экспертными комиссиями или лицом, назначенным органом по выдаче свидетельств для осуществления медицинского освидетельствования кандидатов на получение свидетельств (далее - медицинский эксперт).

Порядок образования и работы центральной врачебно-летной экспертной комиссии, врачебно-летных экспертных комиссий, медицинских экспертов, а также требования к членам этих комиссий и медицинским экспертам устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Состав центральной врачебно-летной экспертной комиссии и врачебно-летных экспертных комиссий утверждается органом по выдаче свидетельств.

Информация об адресах и о телефонах центральной врачебно-летной экспертной комиссии, врачебно-летных экспертных комиссий, медицинских экспертов, графике их работы, а также информация об области их полномочий публикуется на официальном сайте органа по выдаче свидетельств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Медицинское освидетельствование производится по заявлению на проведение медицинского освидетельствования, подаваемому кандидатом на получение свидетельств в центральную врачебно-летную экспертную комиссию, во врачебно-летную экспертную комиссию или медицинскому эксперту.

В заявлении на проведение медицинского освидетельствования указывается вид свидетельства, для получения которого проводится медицинское освидетельствование, фамилия, имя и отчество (при наличии) кандидата на получение свидетельства, а также сведения о дате, месте и результате предыдущего медицинского освидетельствования, если кандидат на получение свидетельства ранее проходил такое освидетельствование, а также о случаях и причинах аннулирования или приостановления действия ранее выданного медицинского заключения, если такие случаи имели место.

По результатам медицинского освидетельствования кандидату на получение свидетельства выдается медицинское заключение, содержащее:

класс медицинского заключения, установленный федеральными авиационными правилами;

фамилию, имя, отчество (если имеется) и дату рождения лица, прошедшего медицинское освидетельствование;

дату и место проведения медицинского освидетельствования;

наименование врачебно-летной экспертной комиссии, выполнившей медицинское освидетельствование, или имя, фамилия и отчество (при наличии) медицинского эксперта, выполнившего медицинское освидетельствование;

результаты медицинского освидетельствования;

срок действия медицинского заключения;

ограничения на выполнение функций по управлению воздушным судном в случае, если такие ограничения были установлены в ходе медицинского освидетельствования.

Медицинское заключение подписывается председателем центральной врачебно-летной экспертной комиссии, врачебно-летной экспертной комиссии или медицинским экспертом, осуществившим освидетельствование, с указанием его фамилии, имени, отчества (при наличии), заверяется печатью комиссии или медицинского эксперта и направляется в орган по выдаче свидетельств в течение 24 часов по электронным каналам связи.

III. Порядок выдачи свидетельств

8. Для получения свидетельства в орган по выдаче свидетельств подается представление образовательной организации или организации, осуществляющей обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, работодателя кандидатов на получение свидетельств (далее - представление)

или заявление на выдачу свидетельства кандидата на получение свидетельства.

Достоверность данных в представлении (заявлении на выдачу свидетельства) и прилагаемых к ним документах, предусмотренных пунктом 9 настоящих Правил (далее - представленные документы), обеспечивается лицом, заверяющим (подписывающим) представленные документы.

Указание недостоверных сведений и (или) использование подложного документа в представленных документах влекут за собой аннулирование свидетельства, выданного на основе недостоверных сведений и (или) использования подложного документа в представленных документах.

9. В представлении указывается вид свидетельств, заявляемых к получению, фамилии, имена и отчества (при наличии) кандидатов на получение свидетельства. Представление подписывается руководителем организации, представляющей кандидатов на получение свидетельств.

(в ред. Постановления Правительства РФ от 09.02.2017 N 158)

В заявлении на выдачу свидетельства указывается вид свидетельства, заявляемого к получению, фамилия, имя и отчество (при наличии), телефон кандидата на получение свидетельства и при направлении по почте свидетельства - почтовый адрес для направления свидетельства.

Заявление на выдачу свидетельства подписывается кандидатом на получение свидетельства. В случае направления по почте заявления на выдачу свидетельства подпись кандидата на получение свидетельства заверяется в установленном порядке.

В состав представленных документов входят:

представление (заявление на выдачу свидетельства);

копия документа, удостоверяющего личность кандидата на получение свидетельства;

копия документа (документов), подтверждающего прохождение подготовки кандидата на получение свидетельства;

копия протокола проверки знаний кандидата на получение свидетельства;

копия справки, подтверждающей прохождение проверки навыков кандидата на получение свидетельства;

копия документа (документов), подтверждающего опыт кандидата на получение свидетельства, в случае, когда федеральными авиационными правилами установлены требования к опыту обладателя вида свидетельства, заявляемого к получению;

копия медицинского заключения кандидата на получение свидетельства, в случае, когда федеральными авиационными правилами установлены требования к состоянию здоровья обладателя вида свидетельства, заявляемого к получению.

Копии представленных документов заверяются организацией, подавшей представление, или подписываются кандидатом на получение свидетельства.

10. Документ, подтверждающий опыт кандидата на получение свидетельства, содержит сведения:

об опыте управления воздушным судном в полете (налете часов) и о тренировках на тренажерном устройстве имитации полета, допущенном к применению в целях подготовки членов летных экипажей гражданских воздушных судов, - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции членов летного экипажа воздушного судна;

о времени обучения на воздушном судне и тренажерном устройстве - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции кабинного экипажа воздушного судна;

о времени работы по техническому обслуживанию воздушных судов - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции по техническому обслуживанию воздушных судов;

о времени работы по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения;

о времени работы по обеспечению полетов - для кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции сотрудника по обеспечению полетов;

о дате и месте выдачи документа;

о фамилии, имени, отчестве (при наличии) кандидата на получение свидетельства;

о фамилии, имени, отчестве (при наличии) и номере свидетельства (при наличии) лица, подписавшего документ.

Документ, подтверждающий опыт кандидата на получение свидетельства, подписывается лицом, под руководством которого работал или проходил подготовку кандидат на получение свидетельства.

11. Для внесения в свидетельство дополнительных записей (далее - квалификационные отметки) кандидат на получение квалификационных отметок предоставляет заявление о внесении квалификационных отметок в свидетельство, в котором указываются квалификационные отметки, заявляемые для внесения в свидетельство, фамилия, имя и отчество (при наличии), почтовый адрес и телефон кандидата на получение свидетельства. Заявление о внесении квалификационных отметок в свидетельство подписывается кандидатом на получение квалификационных отметок. В случае направления по почте заявления подпись кандидата на получение квалификационных отметок заверяется в установленном порядке.

К заявлению о внесении квалификационных отметок в свидетельство прилагаются документы, содержащие сведения о соответствии кандидата на получение квалификационных отметок требованиям федеральных авиационных правил, предъявляемым к обладателю квалификационных отметок, указанных в заявлении о внесении квалификационных отметок в свидетельство.

При внесении квалификационных отметок ранее выданное свидетельство обменивается на свидетельство с внесенными квалификационными отметками.

12. Для получения свидетельства взамен утраченного или пришедшего в негодность кандидат на получение свидетельства направляет в орган по выдаче свидетельств заявление о замене свидетельства.

В заявлении о замене свидетельства указываются следующие данные:

фамилия, имя, отчество (при наличии) и дата рождения кандидата на получение свидетельства;

номер и дата выдачи утраченного свидетельства, а также наименование органа, выдавшего свидетельство (при наличии указанных данных);

телефон кандидата на получение свидетельства и при направлении свидетельства по почте - почтовый адрес для направления свидетельства.

Со дня подачи заявления о замене свидетельства утраченное (пришедшее в негодность) свидетельство утрачивает силу.

13. Запрещено требовать от кандидата на получение свидетельства предоставления документов и совершения действий, не предусмотренных настоящими Правилами.

14. Орган по выдаче свидетельств проверяет представленные документы на соответствие требованиям настоящих Правил и устанавливает по содержащимся в представленных документах сведениям соответствие кандидата на получение свидетельства требованиям федеральных авиационных правил.

Срок проверки представленных документов и принятия решения о выдаче или замене свидетельства - не более 3 рабочих дней со дня поступления представления (заявления на выдачу свидетельства).

В случае выявления расхождения в сведениях, имеющихся у органа по выдаче свидетельств, и сведениях, указанных в представленных документах, орган по выдаче свидетельств проводит проверку с целью определения достоверности представленных сведений в течение 14 дней со дня поступления заявления на выдачу свидетельства. В этом случае решение о выдаче или замене свидетельства либо отказе в выдаче или замене свидетельства принимается по результатам указанной проверки.

15. В случае если представленные документы соответствуют требованиям

настоящих Правил и свидетельствуют о соответствии кандидата на выдачу свидетельств требованиям федеральных авиационных правил, орган по выдаче свидетельств принимает решение о выдаче (обмене) свидетельства.

На основании указанного решения орган по выдаче свидетельств вносит информацию о выдаваемом свидетельстве в базу данных свидетельств авиационного персонала гражданской авиации, оформляет свидетельство и направляет его по почте или выдает заявителю свидетельство.

Срок принятия указанного решения, оформления свидетельства и его направления (выдачи) составляет не более одного рабочего дня со дня окончания проверки представленных документов.

16. Орган по выдаче свидетельств обеспечивает ведение базы данных свидетельств авиационного персонала гражданской авиации.

В базу данных свидетельств авиационного персонала гражданской авиации вносятся:

сведения, указанные в выданных свидетельствах;

в случае замены свидетельства - номер и дата выдачи ранее выданного свидетельства;

фамилия, имя, отчество (при наличии) и должность лица, оформившего свидетельство.

17. В случае неполноты представленных документов, несоответствия представленных документов требованиям настоящих Правил, при наличии в представленных документах недостоверных сведений или сведений, указывающих на несоответствие кандидата на получение свидетельства требованиям федеральных авиационных правил, орган по выдаче свидетельств направляет (выдает) заявителю мотивированный отказ в выдаче свидетельства с указанием причины отказа.

Срок направления (выдачи) отказа в выдаче свидетельства - один рабочий день со дня окончания проверки представленных документов.

18. Орган по выдаче свидетельств обеспечивает хранение представленных документов для получения свидетельств в порядке, установленном законодательством Российской Федерации об архивном деле.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 10 февраля 2014 г. N 32

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОФОРМЛЕНИЮ И ФОРМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

Список изменяющих документов (в ред. Приказа Минтранса России от 17.12.2018 N 453)

В соответствии с Федеральным законом от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, ст. 6244, ст. 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477) и постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670 «Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 32, ст. 4322) приказываю: 1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации». 2. В Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 г. N 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 15 июня 2011 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный N 21340), от 26 декабря 2011 г. N 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный N 23632), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176), внести изменения согласно приложению N 1 к настоящему приказу. 3. В Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. N 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. N 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный N 16191), от 22 ноября 2010 г. N 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный N 19244), от 16 ноября 2011 г. N 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный N 22723), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176), внести изменения согласно приложению N 2 к настоящему приказу. 4. Настоящий приказ вступает в силу 15 апреля 2014 г. 5. С даты вступления в силу настоящего приказа, выдача свидетельств, оформление и форма которых не соответствует требованиям, установленным настоящим приказом, не допускается.

И.о. Министра
С.А.АРИСТОВ

Утверждены
приказом Минтранса России
от 10 февраля 2014 г. N 32

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОФОРМЛЕНИЮ И ФОРМЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (ФАП-32)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 17.12.2018 N 453)

I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации» (далее - Правила) разработаны в соответствии со статьей 53 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477) и постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670 «Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 32, ст. 4322).

2. Настоящие Правила устанавливают требования к оформлению свидетельств, выдаваемых лицам, допускаемым к выполнению функций членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, а также функций по техническому обслуживанию воздушных судов (далее - свидетельства), требования к форме свидетельств, а также их виды.

В настоящих Правилах используются термины и сокращения, установленные в Федеральном законе от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477) и постановлении Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670 «Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 32, ст. 4322).

3. Ранее выданные свидетельства сохраняют свою силу до окончания срока их действия или до их обмена на свидетельства, оформленные в соответствии с настоящими Правилами.

4. Свидетельство оформляется территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта, в которое поступило представление (заявление на выдачу свидетельства), независимо от места регистрации или места пребывания кандидата на получение свидетельства.

5. Лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации выдаются виды свидетельств согласно приложению N 1 к настоящим Правилам:

Свидетельство частного пилота;

Свидетельство коммерческого пилота;

Свидетельство пилота многочленного экипажа;

Свидетельство линейного пилота;

Свидетельство пилота планера;

Свидетельство пилота свободного аэростата;

Свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна;

Свидетельство штурмана;

Свидетельство бортрадиста;

Свидетельство бортинженера (бортмеханика);

Свидетельство летчика-наблюдателя;

Свидетельство бортпроводника;

Свидетельство бортоператора;

Свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов;

Свидетельство диспетчера управления воздушным движением;

Свидетельство сотрудника по обеспечению полетов.

II. Требования к форме свидетельства

6. Размеры свидетельства составляют 88,0 0,75 мм на 125,0 0,75 мм с закругленными углами. Свидетельство имеет лицевую и оборотную стороны.

Свидетельство изготавливается на бланке, на котором печатается информация, установленная настоящими Правилами. После оформления свидетельство ламинируется.

7. Бланк свидетельства изготавливается на бумаге по форме, приведенной в приложении N 1 к настоящим Правилам.

На бланке на лицевой и оборотной сторонах в нижнем правом углу типографским способом печатается римская цифра «III.» и порядковый номер свидетельства, состоящий из семи арабских цифр.

В центре бланка воспроизводится Государственный герб Российской Федерации (далее - герб) на геральдическом щите. Надписи, изображение герба и специальный знак выполняются тиснением фольгой золотистого цвета, под изображением герба располагается розетка (элемент, состоящий из замкнутых и пересекающихся в определенной последовательности линий). Розетка выполняется металлографским способом печати.

Бланк свидетельства оснащен защитной металлизированной нитью, меняющей в зависимости от угла зрения цвет. Отдельные участки нити видны на поверхности свидетельства.

Бумага, на которой изготовлен бланк свидетельства, содержит три вида защитных волокон.

В нижней части лицевой стороны бланка свидетельства выполнено стилизованное изображение Н.Е. Жуковского.

8. В свидетельствах указывается следующая информация:

а) на лицевой стороне:

сверху, полужирным шрифтом, с выравниванием по центру слова

«I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ»;

строкой ниже слова «RUSSIAN FEDERATION»;

строкой ниже римская цифра «II.» и вид свидетельства прописными буквами жирным шрифтом с выравниванием по центру на русском языке и перевод вида свидетельства на

английский язык;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю римская цифра «IV.» и фамилия, имя, отчество (при наличии) обладателя свидетельства на русском и английском языках;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «IVa. Дата рождения (Date of birth)» и дата рождения обладателя свидетельства с указанием двумя арабскими цифрами числа, двумя арабскими цифрами месяца и четырьмя арабскими цифрами года рождения;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «VI. Гражданство» и гражданство владельца свидетельства на русском и английском языках;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «VII. Подпись обладателя свидетельства» и печатается отсканированная с представления (заявления на выдачу свидетельства) подпись обладателя свидетельства;

строкой ниже, с выравниванием по ширине слова «IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство (This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied)»;

б) на оборотной стороне:

сверху, с выравниванием по правому краю слова «XII. Квалификационные отметки (Ratings)» и квалификационные отметки, предусмотренные в приложениях N 3, 4 к настоящим Правилам;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «XIII. Примечания (Remarks)»;

и, в случае, если кандидат продемонстрировал знания английского языка на уровне не ниже четвертого, слова «Владение английский языком (English language proficiency) -», уровень владения английским языком и слова «уровень (level)»;

(в ред. Приказа Минтранса России от 17.12.2018 N 453)

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «срок действия (Valid to)» и дата прохождения повторного контроля знаний общего и авиационного английского языка, установленного федеральными авиационными правилами. В случае, если обладатель свидетельства продемонстрировал знания общего и авиационного английского языка на 6 уровне, то вместо указанной даты делается запись «бессрочно (lifetime)»;

для обладателей свидетельств, дающих право выполнять функции пилотов, штурманов и бортрадистов, строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft)»;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670»;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «X. Подпись лица, оформившего свидетельство», фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, выдавшего свидетельство, и место для его подписи;

строкой ниже, с выравниванием по левому краю слова «дата выдачи» и дата выдачи свидетельства с указанием двумя арабскими цифрами числа, двумя арабскими цифрами месяца и четырьмя арабскими цифрами года выдачи свидетельства;

с выравниванием по левому краю слова «XI. М.П.» и место для печати органа, выдавшего свидетельство (Росавиации или ее территориального органа).

9. Запрещается вносить в свидетельства записи, не предусмотренные федеральными авиационными правилами.

10. Транслитерация информации, указанной в свидетельстве, производится в соответствии с приложением N 2 к настоящим Правилам.

Транслитерация фамилии, имени, отчества (при наличии) производится в соответствии с частью 1 тома первого документа ИКАО Doc 9303, извлечение из которого приведено в приложении N 2 к настоящим Правилам.

В случае, если в представлении (заявлении на выдачу свидетельства) указаны

транслитерированные фамилия, имя, отчество (при наличии), они транслитерируются в соответствии с представлением (заявлением на выдачу свидетельства).

III. Порядок оформления свидетельств

11. Должностное лицо органа по выдаче свидетельств, ответственное за оформление свидетельства:

получает под роспись бланки свидетельств от должностного лица органа по выдаче свидетельств, ответственного за получение, учет и хранение бланков свидетельств;

рассматривает представление (заявление на выдачу свидетельства) и прилагаемые к нему документы, проводит проверку, предусмотренную Правилами проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670, и в случае соответствия лица требованиям федеральных авиационных правил принимает решение о выдаче (обмене) свидетельства, о чем делает отметку на представлении (заявлении на выдачу свидетельства).

12. В случае принятия решения о выдаче (обмене) свидетельства должностное лицо органа по выдаче свидетельств, ответственное за оформление свидетельства:

а) вносит в базу данных свидетельств авиационного персонала гражданской авиации:

сведения, указанные в выдаваемом свидетельстве, включая номер бланка свидетельства;

в случае замены свидетельства - номер и дату выдачи ранее выданного свидетельства;

фамилию, имя, отчество (при наличии) и должность лица, оформившего свидетельство;

б) производит с использованием программного обеспечения, использующего информацию из базы данных свидетельств авиационного персонала гражданской авиации, печать свидетельства на принтере;

в) производит проверку правильности заполнения свидетельства;

г) подписывает свидетельство с указанием своей фамилии и инициалов;

д) производит ламинирование свидетельства защитной пленкой с голографическим изображением;

е) передает по описи оформленные свидетельства и их копии вместе с представлением (заявлением на выдачу свидетельства) и прилагаемые к ним документами должностному лицу органа по выдаче свидетельств, ответственному за выдачу свидетельств.

13. Должностное лицо органа по выдаче свидетельств, ответственное за выдачу свидетельств:

выдает (направляет по почте) оформленное свидетельство лицу, подавшему представление (заявление на выдачу свидетельства);

обеспечивает хранение представления (заявления на выдачу свидетельства) и прилагаемых к нему документов.

КонсультантПлюс: примечание.

Свидетельства авиационного персонала гражданской авиации, оформленные и выданные с 15.04.2014 до 27.01.2019, сохраняют юридическую силу (Приказ Минтранса России от 17.12.2018 N 453).

Список изменяющих документов (в ред. Приказа Минтранса России от 17.12.2018 N 453)

Форма свидетельства частного пилота (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ЧАСТНОГО ПИЛОТА
PRIVATE PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings):
самолет с одним двигателем, сухопутный (single engine land);
гидросамолет многодвигательный, (multiengine sea);
АН-2 (AN2);
полеты по правилам полетов по приборам - самолет (instrument airplane);
Инструктор Як-18Т (Instructor Yak-18T).

XIII. Примечания (Remarks):
Владение английским языком (English language proficiency) - 4 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2016.
Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства коммерческого пилота (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
КОММЕРЧЕСКОГО ПИЛОТА
COMMERCIAL PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings):
XII. Квалификационные отметки (Ratings):
самолет с одним двигателем, сухопутный (single engine land);
гидросамолет многодвигательный, (multiengine sea);
АН-24, АН-26, АН-32 (AN24/26/32) Co-pilot;
полеты по правилам полетов по приборам - самолет (instrument airplane).

XIII. Примечания (Remarks):
Владение английским языком (English language proficiency) - 4 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2016.
Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства
пилота многочленного экипажа (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ПИЛОТА МНОГОЧЛЕННОГО ЭКИПАЖА
MULTI-CREW PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder)
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Ту-204СМ (TU204/214).

XIII. Примечания (Remarks):
Владение английским языком (English language proficiency) - 4 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2016.

Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства
линейного пилота (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ЛИНЕЙНОГО ПИЛОТА
AIRLINE TRANSPORT PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder)
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)
A-318, A-319, A-320, A-321 (A318/319/320/321);
Инструктор A-318, A-319, A-320, A-321
(Instructor A318/319/320/321).

XIII. Примечания (Remarks):
Владение английским языком (English language proficiency) - 5 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2019.

Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства
пилота планера (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ПИЛОТА ПЛАНЕРА
GLIDER PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder)
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Полеты по правилам полетов по приборам (instrument);
Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks)
Владение английским языком (English language proficiency) - 4 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2016.

Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства
пилота свободного аэростата (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ПИЛОТА СВОБОДНОГО АЭРОСТАТА
FREE BALLOON PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder)
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks):
Владение английским языком (English language proficiency) - 4 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2016.

Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства
пилота сверхлегкого воздушного судна (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ПИЛОТА СВЕРХЛЕГКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА
ULTRALIGHT AIRCRAFT PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)
СВС с балансирным управлением (дельтаплан, дельталет) (weight-shift control);
инструктор СВС с балансирным управлением (дельтаплан, дельталет) (instructor weight-shift control);
Авиационные работы (Airworks).

XIII. Примечания (Remarks)
Владение английским языком (English language proficiency) - 4 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2016.

Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства
штурмана (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ШТУРМАНА
FLIGHT NAVIGATOR
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks)
Владение английским языком (English language proficiency) - 6 уровень (level), срок действия (Valid To) бессрочно (lifetime).

Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства бортрадиста (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
БОРТРАДИСТА
FLIGHT RADIO OPERATOR
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks)

Владение английским языком (English language proficiency) - 5 уровень (level), срок действия (Valid To) 01.04.2019.
Обладатель свидетельства продемонстрировал способность использовать радиооборудование на борту воздушного судна (The holder of this licence has demonstrated competence to operate R/T equipment on board aircraft).

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства бортинженера (бортмеханика) (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
БОРТИНЖЕНЕРА (БОРТМЕХАНИКА)
FLIGHT ENGINEER
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Ту-154 (TU154);
Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks)

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства летчика-наблюдателя (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
ЛЕТЧИКА-НАБЛЮДАТЕЛЯ
VIEWER PILOT
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks)

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства бортпроводника (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
БОРТПРОВОДНИКА
CABIN CREW
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks)

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства бортоператора (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
БОРТОПЕРАТОРА
AIRBORNE OPERATOR
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

Инструктор (Instructor).

XIII. Примечания (Remarks)

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
СПЕЦИАЛИСТА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
AIRCRAFT MAINTENANCE
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder's signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder's lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings):

«B1.1» A320;
«B1.5 Airship»;
«C»;
«B2».

XIII. Примечания (Remarks)
VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Форма свидетельства
сотрудника по обеспечению полетов (с примерами заполнения)

Лицевая сторона свидетельства

I. РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
RUSSIAN FEDERATION

II. СВИДЕТЕЛЬСТВО
СОТРУДНИКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
ПОЛЕТОВ
FLIGHT DISPATCHER
LICENCE

IV. Обладатель свидетельства (Name of holder):
ИВАНОВ Иван Иванович
IVANOV Ivan I.

IVa. Дата рождения обладателя свидетельства
(Date of birth) 20.07.1980

VI. Гражданство обладателя свидетельства
(Citizenship of holder)
Российская Федерация (RUSSIA)

VII. Подпись обладателя свидетельства
(holder’s signature)

_____

IX. Свидетельство действует бессрочно, за исключением случаев, когда оно аннулировано, приостановлено или заменено на новое свидетельство
(This licence shall remain in force for the holder’s lifetime unless revoked, suspended or varied).

III. N 0000001

Оборотная сторона свидетельства

XII. Квалификационные отметки (Ratings)

VIII. Свидетельство выдано Федеральным агентством воздушного транспорта в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 06.08.2013 N 670.

X. Подпись лица, выдавшего свидетельство

_____

Дата выдачи (Date of issue): XI. М.П.
01.04.2013

III. N 0000001

Приложение N 2

ТРАНСЛИТЕРАЦИЯ КИРИЛЛИЧЕСКИХ ЗНАКОВ (ИЗВЛЕЧЕНИЕ ИЗ DOC 9303 ИКАО)

Национальный знак	Рекомендуемая транслитерация
А	A
Б	B
В	V
Г	G
Д	D
Е	E
Ё	E
Ж	ZH
З	Z
И	I
Й	I
К	K
Л	L
М	M
Н	N
О	O
П	P
Р	R
С	S
Т	T
У	U
Ф	F
Х	KH
Ц	TS
Ч	CH
Ш	SH
Щ	SHCH

Ы	Y
Ъ	IE
Э	E
Ю	IU
Я	IA

КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ОТМЕТКИ, ВНОСИМЫЕ В СВИДЕТЕЛЬСТВА

1. В свидетельства, предоставляющие право выполнять функции пилота, в случаях, установленных федеральными авиационными правилами, вносятся квалификационные отметки о классе самолетов:

самолет с одним двигателем, сухопутный (single engine land);

гидросамолет с одним двигателем (single engine sea);

самолет многодвигательный, сухопутный (multiengine land);

гидросамолет многодвигательный (multiengine sea).

2. В свидетельства частного пилота, свидетельство коммерческого пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа, свидетельство линейного пилота, свидетельство штурмана, свидетельство бортинженера в случаях, установленных в федеральных авиационных правилах, вносятся квалификационные отметки о типе воздушного судна, указанные в приложении N 4 к настоящим Правилам.

При отсутствии в приложении N 4 к настоящим Правилам обозначения типа воздушного судна отметка о типе воздушного судна указывается в соответствии с сертификатом типа (аттестатом о допуске к эксплуатации) воздушного судна.

В случае, если функции пилота ограничиваются только функциями второго пилота, то после квалификационной отметки о типе воздушного судна указывается «Co-pilot».

3. В свидетельство пилота сверхлегкого воздушного судна вносятся квалификационные отметки о классе сверхлегкого воздушного судна:

СВС с балансирным управлением (weight-shift control);

СВС с аэродинамическим управлением (aerodynamic control);

СВС со смешанным управлением (mixed control).

4. В свидетельство частного пилота, свидетельство коммерческого пилота вносятся квалификационные отметки о праве полетов по приборам с указанием вида воздушного судна, на котором разрешено выполнять полеты по правилам полетов по приборам:

полеты по правилам полетов по приборам - самолет (instrument airplane);

полеты по правилам полетов по приборам - вертолет (instrument helicopter).

5. В свидетельство пилота планера, свидетельство пилота свободного аэростата вносятся квалификационные отметки о праве полетов по приборам - «полеты по правилам полетов по приборам (instrument)».

6. В свидетельство, предоставляющее право выполнять функции члена экипажа воздушного судна, а также диспетчера управления воздушным движением, вносится квалификационная отметка инструктора (instructor).

7. В свидетельство специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов вносятся следующие квалификационные отметки:

«С» и указывается тип самолетов, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание, с правом подписи свидетельства о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушных судов (Issue certificates of release to service following base maintenance on aircraft).

В случае, если права обладателя квалификационной отметки «С» ограничены правом подписи свидетельства о выполнении базового (периодического) технического обслуживания воздушных судов не более 5700 кг, то после слова «судов» дополняются словами «не более 5700 кг», а после слова «aircraft» дополняются слова «below 5700 kg»;

«А1» и указывается тип самолетов с газотурбинными двигателями, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

«В1.1» и указывается тип самолетов с газотурбинными двигателями, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

«А2» и указывается тип самолетов с поршневыми двигателями, на которых

обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

«B1.2» и указывается тип самолетов с поршневыми двигателями, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

«A3» указывается тип вертолетов с газотурбинными двигателями, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

«B1.3» и указывается тип вертолетов с газотурбинными двигателями, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

«A4» и указывается тип вертолетов с поршневыми двигателями, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

«B1.4» и указывается тип вертолетов с поршневыми двигателями, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание;

“A5 Airship”;

“B1.5 Airship”;

“A6 Aeroplanes Piston below 5700 kg, no for air carriers”;

“B1.6 Aeroplanes Piston below 5700 kg, no for air carriers”;

«A7 Ultralight Aircraft»;

«B2» и указывается тип самолетов, на которых обладателю свидетельства разрешено выполнять техническое обслуживание.

В свидетельстве специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов тип воздушного судна указывается в соответствии с сертификатом типа (аттестатом о допуске к эксплуатации) воздушного судна с указанием типа силовой установки.

Типы воздушных судов, к управлению которыми допущен обладатель свидетельств	Квалификационная отметка, вносимая в свидетельство
Ан-2	AN2
Ан-12	AN12
Ан-24, Ан-26, Ан-32	AN24/26/32
Ан-74	AN74
Ан-148, Ан-150	AN148/150
Ан-124	AN124
Ил-76	IL76
Ил-96	IL96
Ка-26	KA26
Ка-226	KA226
Ка-32	KA32
Ми-2	MI2
Ми-8, Ми-8МТВ, Ми-171	MI8
Ми-26	MI26
Ту-134	TU134
Ту-154	TU154
Ту-204, Ту-214	TU204/214
Як-40	YK40
Як-42	YK42
A 119 KOALA	A119
A 109 A A 109 A II A 109 C A 109 K2 A 109 E A 109 LUH A 109 S	A109
AW139	AW139

A318-100 series A319-100 series A320-100 series -200 series A321-100 series -200 series	A320
A330-300 series -200 series	A330
A380-800 series A380-900 series	A380
ATR 42 ATR 72	ATR42/72
Bell 206 A Bell 206 B Bell 206 B 2 Bell 206 B 3 Bell 206 L Bell 206 L-1 Bell 206 L-3 Bell 206 L-4	Bell206
Bell 407	Bell407
Bell 427	Bell427
Bell 429	Bell429
Bell 430	Bell430
Bombardier CL-600-2B219 (CRJ100/200)	Bombardier CL-600-2B219 (CRJ100/200)
B737-100 series B737-200 series	B737
B737-300 series -400 series -500 series	B737 CL
B737-600 series -700 series -800 series -900 series	B737NG
B747-100 series -200 series -300 series	B747CL
B747-400 series -800 series	B747

B757-200 series -300 series B767-200 series -300 series B767-400 ER	B757/767
B777-200 series -300 series	B777
Mustang C510	C510
C501/500SP C551/550SP	C501/551
CJ CJ1, CJ2 CJ1 Plus, CJ2 Plus, CJ3	C525
C560XL C560XLS	C560
C650 Citation III Citation VI Citation VII	C650
C680 Sovereign	C680
C750 Citation X	C750
Falcon 50 Falcon 900 Falcon 900 EX	Falcon50/900
Falcon 900 EX EASy Falcon 900 DX	Falcon900EX EASy
Falcon 7X	Falcon 7X
EMB 120 Brasilia	EMB120
EMB 145 - 135, 145 series	EMB 135/145
ERJ 170-100 ERJ 170-200 ERJ 190-100 ERJ 190-200	EMB170
AS 350 B AS 350 B 1 AS 350 B 2 AS 350 D AS 350 B A AS 350 BB AS 350 B 3	AS350
EC 120	EC120

SA 341 G SA 342 J	SA341/342
SE 3160 SA 316 B SA 316 C SA 319 B SA 315 B	SA316/319/315
EC 130 B 4	EC130B4
AS 355 E AS 355 F AS 355 F 1 AS 355 F 2	AS355
AS 355 N	
BO 105 A BO 105 C BO 105 D BO 105 LS A-1 BO 105 LS A-3 BO 105 S BO 105 CBS	BO105
EC 135 T1 EC 135 P1	EC135
MBB-BK 117 A-1 MBB-BK 117 A-3 MBB-BK 117 A-4 MBB-BK 117 B-1 MBB-BK 117 B-2 MBB-BK 117 C-1 MBB-BK 117 C-2	BK117
EC 155 B/B1	EC155
HS125 series Bae 125-800series -1000 series	HS125
Aero L39	L39
R22 R22 A R22 B	R22
R44 R44 Raven R44 Raven II	R44
R 66	R66

Приложение N 2
к приказу Минтранса России
от 10 февраля 2014 г. N 32

**ИЗМЕНЕНИЯ,
ВНОСИМЫЕ В ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, СПЕЦИАЛИСТАМ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И СОТРУДНИКАМ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ (ПОЛЕТНЫМ ДИСПЕТЧЕРАМ) ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ», УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 12 СЕНТЯБРЯ 2008 Г. N 147 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 20 НОЯБРЯ 2008 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 12701), С ИЗМЕНЕНИЯМИ, ВНЕСЕННЫМИ ПРИКАЗАМИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 15 ИЮНЯ 2011 Г. N 162 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 13 ИЮЛЯ 2011 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 21340), ОТ 26 ДЕКАБРЯ 2011 Г. N 331 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 28 МАРТА 2012 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 23632), ОТ 27 ДЕКАБРЯ 2012 Г. N 453 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 18 ФЕВРАЛЯ 2013 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 27176)**

1. В названии и тексте Правил исключить слова «/полетный диспетчер» в соответствующем числе и падеже.

2. Пункт 1.11 изложить в следующей редакции:

«1.11. Члены летных экипажей (пилоты, штурманы и бортрадисты), осуществляющие ведение радиотелефонной связи на борту воздушного судна при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, проходят контроль знаний общего и авиационного английского языка на соответствие требованиям, установленным в разделе 1.2.9 главы 1 Приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции о международной гражданской авиации, по результатам которого им присваивается уровень владения языком.

Для выполнения международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, обладатель свидетельства проходит повторный контроль знаний английского языка:

при демонстрации знаний на четвертом уровне - через три года;

при демонстрации знаний на пятом уровне - через шесть лет;

при демонстрации знаний на шестом уровне прохождение повторного контроля знаний не требуется».

3. Пункт 2.20 изложить в следующей редакции:

«Обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна или функции второго пилота при коммерческой воздушной перевозке пассажиров только в случае, если он в предшествующие девяносто дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок на воздушном судне того же типа/класса или тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса.

За исключением случая, указанного в пункте 2.20.1, обладатель свидетельства пилота выполняет функции командира воздушного судна при перевозке на борту воздушного судна людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих девяноста дней выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью, выполненных на воздушном судне того же типа/класса или на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа/класса».

4. Дополнить пунктом 2.20.1 в следующей редакции:

«2.20.1. Обладатель свидетельства пилота, имеющий налет в качестве пилота не менее 1500 часов, выполняет функции командира турбовинтового или турбореактивного

воздушного судна, требующего наличия второго пилота при перевозке на борту воздушного судна людей ночью только в случае, если он в течение предыдущих шести месяцев выполнил не менее трех взлетов и трех посадок ночью на воздушном судне того же типа или в течение предыдущих двенадцати месяцев выполнил не менее шести взлетов и шести посадок ночью на тренажере, имитирующем полет на воздушном судне того же типа».

5. Абзацы четвертый, пятый и шестой пункта 2.22 изложить в следующей редакции:

«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».

6. Абзац второй пункта 3.2, абзац шестой пункта 4.2, абзац второй пункта 10.2 исключить.

7. В пунктах 3.3, 3.4 и 4.3 слова «, если предполагается осуществление функций ночью» исключить.

8. В пункте 4.4 слова «, если предполагается осуществление прав данного свидетельства ночью» исключить.

9. Подпункт «г» пункта 7.1 изложить в следующей редакции:

«Отвечать требованиям к обладателю свидетельства частного пилота или коммерческого пилота запрашиваемого вида воздушных судов;».

10. В пункте 15.2 слова «при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве», «знания и» исключить; после слова «подпунктах» дополнить словами «в» и «г».

КонсультантПлюс: примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: в пункте 16.2 слова «при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве» отсутствуют.

11. В пункте 16.2 слова «при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве», «знания и» исключить; слова «подпунктах «б» и «в» заменить словами «подпунктах «в» и «г».

12. В названии главы XVII и в пунктах 1.2, 17.1, 17.3, 17.4, 17.7, 17.8, 17.9 слова «и ремонту» исключить.

13. Абзац четвертый пункта 17.8 дополнить словами «, включая свидетельство о выполнении оперативного технического обслуживания».

14. Абзац тринадцатый пункта 17.8 исключить.

15. Приложение N 2 к Правилам исключить.

Приложение N 3
к приказу Минтранса России
от 10 февраля 2014 г. N 32

**ИЗМЕНЕНИЯ,
ВНОСИМЫЕ В ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ», УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 31 ИЮЛЯ 2009 Г. N 128 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 31 АВГУСТА 2009 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 14645), С ИЗМЕНЕНИЯМИ, ВНЕСЕННЫМИ ПРИКАЗАМИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 21 ДЕКАБРЯ 2009 Г. N 242 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 2 ФЕВРАЛЯ 2010 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 16191), ОТ 22 НОЯБРЯ 2010 Г. N 263 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 20 ДЕКАБРЯ 2010 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 19244), ОТ 16 НОЯБРЯ 2011 Г. N 284 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 21 ДЕКАБРЯ 2011 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 22723), ОТ 27 ДЕКАБРЯ 2012 Г. N 453 (ЗАРЕГИСТРИРОВАН МИНЮСТОМ РОССИИ 18 ФЕВРАЛЯ 2013 Г., РЕГИСТРАЦИОННЫЙ N 27176)**

1. Абзац седьмой пункта 2.20 изложить в следующей редакции:

«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», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. N 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701).

2. В пункте 5.68:

абзац двадцатый изложить в следующей редакции:

«страховые полисы (их копии, заверенные эксплуатантом) членов экипажа воздушного судна и ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна. Допускается оформление страхования членов экипажа воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех членов экипажей воздушных судов эксплуатанта, без указания списка застрахованных лиц, а также оформление страхования ответственности владельца воздушного судна единым страховым полисом, предусматривающим страхование всех воздушных судов эксплуатанта, без указания списка воздушных судов»;

после абзаца четырнадцатого дополнить абзацем в следующей редакции:

«при выполнении полетов в условиях MNPS - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в MNPS»;

при выполнении полетов в условиях PNP - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам в RNP с указанием типа RNP»;

при выполнении заходов на посадку и посадок в условиях II или III категории ИКАО и взлетов при видимости на ВПП менее 400 м - документ, подтверждающий допуск эксплуатантом пилота к полетам с записью: «КАТ II» или «КАТ III».

3. В пункте 5.70:

в абзаце шестом слова «и фактическое» исключить, слова «взлета и посадки» заменить словами «отправления и прибытия воздушного судна»;

в абзаце седьмом слова «цель полета» исключить;

абзац восьмой исключить.

4. Пункт 5.82 изложить в следующей редакции:

«5.82. На каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве КВС, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой менее 10000 кг - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота;

для управления вертолетом максимальной взлетной массой 10000 кг и более - имеет свидетельство линейного пилота».

5. Пункт 5.82.1 изложить в следующей редакции:

«5.82.1. В случае, когда эксплуатационной документацией воздушного судна предусмотрено обязательное наличие второго пилота, на каждый полет эксплуатант назначает пилота в качестве второго пилота, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство коммерческого пилота или свидетельство пилота многочленного экипажа самолета;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота, свидетельство пилота многочленного экипажа или свидетельство коммерческого пилота, а также налет 500 часов в качестве пилота самолета или прошел подготовку не менее 50 часов на тренажерном устройстве имитации полета самолета, допущенном к применению для отработки взаимодействия пилотов;

для управления вертолетом - имеет свидетельство коммерческого пилота или свидетельство линейного пилота».

6. Пункт 5.82.2 изложить в следующей редакции:

«5.82.2. Эксплуатант назначает пилота в качестве КВС под наблюдением, который:

для управления самолетом с количеством пассажирских мест 103 и менее - имеет свидетельство коммерческого или свидетельство линейного пилота;

для управления самолетом с количеством пассажирских мест более 103 - имеет свидетельство линейного пилота. Пилот выполняет функции КВС под наблюдением в составе экипажа, включающего КВС, имеющего налет в качестве КВС не менее 500 часов на этом типе воздушного судна».

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 10 февраля 2014 г. N 33

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОРЯДКА ОБРАЗОВАНИЯ И РАБОТЫ ВЫСШЕЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ КОМИССИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, А ТАКЖЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИХ ЧЛЕНАМ

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670 «Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 32, ст. 4322) приказываю:

1. Утвердить прилагаемый Порядок образования и работы высшей квалификационной комиссии и территориальных квалификационных комиссий Федерального агентства воздушного транспорта, а также требования к их членам.

2. Настоящий приказ вступает в силу по истечении 15 дней с даты официального опубликования.

И.о. Министра
С.А.АРИСТОВ

Утвержден
приказом Минтранса России
от 10 февраля 2014 г. N 33

ПОРЯДОК ОБРАЗОВАНИЯ И РАБОТЫ ВЫСШЕЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ КВАЛИФИКАЦИОННЫХ КОМИССИЙ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, А ТАКЖЕ ТРЕБОВАНИЯ К ИХ ЧЛЕНАМ (ФАП-33)

1. Порядок образования и работы высшей квалификационной комиссии и территориальных квалификационных комиссий Федерального агентства воздушного транспорта, а также требования к их членам устанавливает правила образования и работы высшей квалификационной комиссии и территориальных квалификационных комиссий Федерального агентства воздушного транспорта, а также требования к их членам.

2. В настоящем Порядке используются термины и сокращения, установленные в Федеральном законе от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075; N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477) и постановлении Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670 «Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 32, ст. 4322).

3. Высшая квалификационная комиссия и территориальные квалификационные комиссии (далее - квалификационные комиссии) создаются Федеральным агентством воздушного транспорта.

4. Квалификационные комиссии создаются в целях проверки знаний кандидатов на получение свидетельств.

5. Квалификационные комиссии в своей деятельности руководствуются настоящим Порядком и Федеральными авиационными правилами, устанавливающими требования к авиационному персоналу.

6. Квалификационные комиссии осуществляют контроль знаний в помещениях Федерального агентства воздушного транспорта, его территориальных органов.

По предложению образовательной организации или организации, осуществляющей обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, руководитель территориального органа Росавиации может принять решение о проведении контроля знаний в иных помещениях при условии выполнения требований настоящего Порядка и обеспечения контроля организации проверки знаний председателем квалификационной комиссии или его заместителем.

7. Высшая квалификационная комиссия образуется приказом руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, территориальная квалификационная комиссия образуется приказом начальника территориального управления Федерального агентства воздушного транспорта, которым утверждается состав квалификационной комиссии.

8. Квалификационные комиссии состоят из председателя, его заместителей и членов

комиссии, замещающих должности в Федеральном агентстве воздушного транспорта.

Председатель высшей квалификационной комиссии либо его заместитель замещают должность заместителя руководителя Федерального агентства воздушного транспорта или начальника управления Федерального агентства воздушного транспорта, председатель территориальной квалификационной комиссии либо его заместитель замещают должность руководителя территориального органа Федерального агентства воздушного транспорта или его заместителя.

Члены комиссии проходят подготовку для осуществления тестирования на персональном компьютере или с использованием бумажных носителей.

9. Работа квалификационных комиссий осуществляется на безвозмездной основе.

10. Председатель квалификационной комиссии осуществляет руководство работой квалификационной комиссии, определяет график работы квалификационной комиссии, распределяет обязанности между членами квалификационной комиссии, ведет заседания квалификационной комиссии, несет персональную ответственность за соблюдение порядка проведения проверки знаний и утверждение протоколов проверки знаний.

Заместитель председателя квалификационной комиссии осуществляет функции председателя квалификационной комиссии при его отсутствии или по его поручению.

Члены квалификационной комиссии выполняют возложенные на них функции в соответствии с настоящим Порядком, обеспечивают защиту персональных данных проверяемых лиц.

11. Проверка знаний осуществляется в квалификационной комиссии по месту подачи обращения.

При проведении тестирования на персональном компьютере контроль знаний организуется в день обращения или по согласованию с обратившимся лицом в другой день, но не позднее трех рабочих дней со дня обращения.

При проведении тестирования без использования персонального компьютера тестирование проводится не позднее трех рабочих дней со дня обращения или по согласованию с обратившимся лицом в другой день, но не позднее десяти рабочих дней со дня обращения.

12. Перед проведением тестирования членом квалификационной комиссии до участников тестирования доводится информация о порядке тестирования, включая время, отведенное на тестирование, а также о порядке, сроках и месте приема апелляций.

13. Тестирование производится под контролем двух членов квалификационной комиссии.

При невозможности тестирования на персональном компьютере допускается демонстрация знаний в форме тестирования по билетам на бумажном носителе.

14. При проведении тестирования, независимо от его формы, обеспечивается:

формирование билетов путем случайной выборки из числа утвержденных вопросов по три вопроса в каждой области знаний, установленных федеральными авиационными правилами для обладателя соответствующего вида свидетельства;

исключение возможности выбора кандидатом на получение свидетельства вопросов (билетов), в том числе и при содействии членов квалификационных комиссий;

фиксация результата проведения проверки знаний, исключающая возможность его изменения любыми лицами.

15. В ходе проверки знаний ведется постоянная видеозапись с записью звука, позволяющая контролировать проверяемого кандидата на получение свидетельства в течение всего времени проверки, которая хранится в течение трех лет со дня проведения проверки знаний. Хранение записи обеспечивает председатель квалификационной комиссии.

В случае, если указанная запись свидетельствует об оказании помощи проверяемому лицу в прохождении проверки знаний, об использовании проверяемым лицом материалов, оборудования для получения сведений, касающихся ответа на вопросы или указанная запись отсутствует и проверяемому лицу выдан протокол, свидетельствующий об успешном

прохождении проверки знаний, то все лица, проводившие контроль знаний, исключаются из состава квалификационных комиссий и более не привлекаются для проведения контроля знаний.

16. Члены квалификационной комиссии, участвовавшие в проверке знаний, визируют протокол проверки знаний. В случае несогласия с решением квалификационной комиссии член квалификационной комиссии вносит в протокол особое мнение.

17. В случае, если при тестировании кандидат на получение свидетельства не дал правильные ответы на более чем 75% вопросов, проверка знаний считается непройденной. Повторная проверка знаний проводится в порядке, установленном настоящими Правилами для первоначальной проверки.

18. В информации о результатах прохождения проверки знаний, содержащейся в протоколе проверки знаний, указываются вопросы пройденного кандидатом тестирования, указанные кандидатом ответы и верные ответы. Протокол проверки знаний подписывается председателем квалификационной комиссии и заверяется печатью квалификационной комиссии.

19. Высшая квалификационная комиссия организует прием и рассмотрение апелляций кандидатов о нарушении установленного порядка проведения проверки знаний и о несогласии с результатами тестирования. В ходе рассмотрения апелляций кандидатов членами высшей квалификационной комиссии исследуются факты, изложенные в обращении кандидатов, возможность фальсификации результатов проверки знаний, протокол проверки знаний.

Также исследуется в полном объеме видеозапись тестирования, указанная в пункте 14 настоящего Порядка.

20. Высшая квалификационная комиссия может привлекать экспертов к рассмотрению апелляций участников тестирования о несогласии с результатами тестирования.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 19 августа 2015 г. N 250

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ПОРЯДОК НАПРАВЛЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ УВЕДОМЛЕНИЯ О НАЧАЛЕ, ПРИОСТАНОВЛЕНИИ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ, ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, И РЕГИСТРАЦИИ В УПОЛНОМОЧЕННОМ ОРГАНЕ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 06.02.2017 N 35)

В соответствии со статьей 49 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 30 (ч. I), ст. 4590, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477; 2014, N 16, ст. 1830, 1836, N 30 (ч. I), ст. 4254, N 42, ст. 5615; официальный интернет-портал правовой информации: http://www.pravo.gov.ru, 30.06.2015 N 0001201506300057)[1] приказываю:

[1] «Российская газета», 2015, N 153, N 154, N 156.

Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Порядок направления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов, и регистрации в уполномоченном органе в области гражданской авиации».

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

Утверждены
приказом Минтранса России
от 19 августа 2015 г. N 250

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ПОРЯДОК НАПРАВЛЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ УВЕДОМЛЕНИЯ О НАЧАЛЕ, ПРИОСТАНОВЛЕНИИ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ, ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, И РЕГИСТРАЦИИ В УПОЛНОМОЧЕННОМ ОРГАНЕ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (ФАП-250)

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 06.02.2017 N 35)

1. Федеральные авиационные правила «Порядок направления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов, и регистрации в уполномоченном органе в области гражданской авиации» (далее - Правила) разработаны в соответствии со статьей 49 Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901, N 15, ст. 2019, 2023, 2024, N 30 (ч. I), ст. 4590, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477; 2014, N 16, ст. 1830, 1836, N 30 (ч. I), ст. 4254, N 42, ст. 5615; официальный интернет-портал правовой информации: http://www.pravo.gov.ru, 30.06.2015 N 0001201506300057).

2. Настоящие Правила устанавливают порядок направления владельцем посадочной площадки уведомления о начале, приостановлении или прекращении деятельности на посадочной площадке, используемой при выполнении полетов гражданских воздушных судов (далее - уведомление), и регистрации в Федеральном агентстве воздушного транспорта.

3. Уведомление представляется лично или направляется почтовым отправлением с уведомлением о вручении в Федеральное агентство воздушного транспорта (далее - уполномоченный орган) по форме согласно приложению к настоящим Правилам.

В строке 1 уведомления указывается:

для юридического лица - полное и, если имеется, сокращенное наименование, в том числе фирменное наименование юридического лица, организационно-правовая форма юридического лица, адрес местонахождения, государственный регистрационный номер записи о создании юридического лица и номер документа, подтверждающего факт внесения записи о юридическом лице в единый государственный реестр юридических лиц;

для физического лица - фамилия, имя и отчество (при наличии) физического лица, адрес его места жительства, данные документа, удостоверяющего личность физического лица.

В строке 2 уведомления указывается:

при подаче уведомления о начале деятельности на посадочной площадке - «о начале деятельности на посадочной площадке с» и указывается дата начала деятельности на посадочной площадке;

при подаче уведомления о приостановлении деятельности на посадочной площадке - «о приостановлении деятельности на посадочной площадке с» и указывается дата приостановления деятельности на посадочной площадке, «по» и указывается дата возобновления деятельности на посадочной площадке;

при подаче уведомления о прекращении деятельности на посадочной площадке - «о прекращении деятельности на посадочной площадке с» и указывается дата прекращения деятельности на посадочной площадке.

В строке 3 уведомления указывается наименование посадочной площадки, присвоенное ее владельцем.

В строке 4 уведомления указывается наименование ближайшего населенного пункта, а при его отсутствии - ближайшего географического объекта (ориентира), для морских (речных) судов и платформ указывается название судна (платформы) и символы класса, присвоенные российским морским регистром судоходства, а также указывается страна флага и порт прописки судна (платформы).

В строке 5 уведомления указываются географические координаты центра взлетно-посадочной полосы (при отсутствии взлетно-посадочной полосы - центра площадки) в формате «N**°, **** E0**°,****». При невозможности или нецелесообразности проведения топографической съемки координаты снимаются с полетных карт масштабом не крупнее 1:200000. При использовании для взлета и посадки всей поверхности посадочной площадки, приводятся координаты центра такой площадки, для морских (речных) судов и подвижных платформ указывается тип расположения посадочной площадки - носовое, кормовое, бортовое, в средней части, консольное.

4. Уведомление подписывается владельцем посадочной площадки - физическим лицом или полномочным представителем юридического лица - владельца посадочной площадки.

Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 06.02.2017 N 35.

5. Уведомление принимает уполномоченный орган. Копия уведомления с отметкой о дате приема указанного уведомления в день приема вручается заявителю или его представителю или направляется ему заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

6. Уполномоченным органом, принявшим уведомление, формируется и ведется дело посадочной площадки, в которое включаются поступившие уведомления.

7. Уведомление хранится в уполномоченном органе. Копия уведомления направляется в орган аэронавигационной информации в соответствии с приказом Минтранса России от 31 октября 2014 г. N 305 «Об утверждении Порядка разработки и правил предоставления аэронавигационной информации» (зарегистрирован Минюстом России 5 мая 2015 г., регистрационный N 37119).

Приложение
к Правилам (п. 3)

ФОРМА УВЕДОМЛЕНИЯ О НАЧАЛЕ, ПРИОСТАНОВЛЕНИИ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКЕ

В Федеральное агентство
воздушного транспорта

УВЕДОМЛЕНИЕ

1 _____
_____
_____
_____
_____ уведомляет
2 _____
3 _____, находящейся около
4 _____ и имеющей координаты контрольной точки
5 _____

Посадочная площадка соответствует требованиям федеральных авиационных правил.

Подпись Дата _____

Подпись лица, принявшего уведомление _____

Дата принятия уведомления _____

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 22 октября 2014 г. N 298

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АДМИНИСТРАТИВНОГО РЕГЛАМЕНТА ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЦАМ ИЗ ЧИСЛА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ДОПУСКАЕМЫМ К ВЫПОЛНЕНИЮ ФУНКЦИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА, СОТРУДНИКОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ФУНКЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДИСПЕТЧЕРСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

В соответствии с пунктом 4 Правил разработки и утверждения административных регламентов предоставления государственных услуг, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169, N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507; 2014, N 5, ст. 506), приказываю:

Утвердить прилагаемый Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемым к выполнению функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

Утвержден
приказом Минтранса России
от 22 октября 2014 г. N 298

АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ ПО ВЫДАЧЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЦАМ ИЗ ЧИСЛА СПЕЦИАЛИСТОВ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ДОПУСКАЕМЫМ К ВЫПОЛНЕНИЮ ФУНКЦИИ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА, СОТРУДНИКОВ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ФУНКЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ДИСПЕТЧЕРСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ФАП-298)

I. Общие положения

Предмет регулирования регламента

1. Административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по выдаче свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемым к выполнению функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения (далее - Административный регламент) устанавливает сроки и последовательность административных процедур (действий) Федерального агентства воздушного транспорта (далее - Росавиация) при осуществлении полномочий по предоставлению государственной услуги по выдаче свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации (далее - свидетельство), допускаемым к выполнению функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения (далее - государственная услуга).

Круг заявителей

2. Заявителями при предоставлении государственной услуги выступают образовательные организации или организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, работодатели кандидатов на получение свидетельств (далее - организация), кандидаты на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, соответствующие требованиям федеральных авиационных правил[1] (далее - заявитель).

---

[1] Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. N 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 15 июня 2011 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный N 21340), от 26 декабря 2011 г. N 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный N 23632), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176),

от 10 февраля 2014 г. N 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный N 31362).

Федеральные авиационные правила «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам», утвержденные приказом Минтранса России от 26 ноября 2009 г. N 216 (зарегистрирован Минюстом России 15 января 2010 г., регистрационный N 15996), с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 27 июня 2011 г. N 170 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2011 г., регистрационный N 21485), от 14 мая 2012 г. N 143 (зарегистрирован Минюстом России 27 июня 2012 г., регистрационный N 24727), от 25 февраля 2014 г. N 48 (зарегистрирован Минюстом России 18 июля 2014 г., регистрационный N 33153).

Члены экипажа гражданского воздушного судна, сотрудники по обеспечению полетов гражданской авиации, по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, претендующие на получение свидетельств, могут быть гражданами как Российской Федерации, так и гражданами других государств.

Требования к порядку информирования о предоставлении государственной услуги

3. Информация о порядке предоставления государственной услуги предоставляется специалистами уполномоченных структурных подразделений Росавиации и ее территориальных органов в соответствии с пунктом 5 настоящего Административного регламента.

4. Местонахождение Росавиации: Ленинградский проспект, д. 37, г. Москва.

Почтовый адрес для направления документов и обращений: Ленинградский проспект, д. 37, г. Москва, А-167, ГСП-3, 125993, Росавиация.

График работы экспедиции Росавиации:

понедельник - четверг - с 9.00 до 17.00 часов;

пятница - с 9.00 до 16.00 часов;

суббота и воскресенье - выходные дни.

Электронный адрес для направления обращений: rusavia@scaa.ru.

Телефоны справочной службы Росавиации: (499) 231-62-73, (499) 231-62-31.

Факс: (499) 231-56-56, телефон: (499) 231-53-40.

Официальный сайт Росавиации: www.favt.ru.

Сведения о Росавиации и ее территориальных органах указаны в приложении N 1 к настоящему Административному регламенту.

График работы территориальных органов:

понедельник - четверг - с 9.00 до 17.00 часов;

пятница - с 9.00 до 16.00 часов;

суббота и воскресенье - выходные дни.

5. Информация о предоставлении государственной услуги размещается на официальном Интернет-сайте Росавиации, в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», на стендах в местах предоставления государственной услуги, а также с использованием средств почтовой, телефонной связи, электронного информирования и при личном обращении заявителей.

На Интернет-сайте Росавиации размещается следующая информация:

извлечения из законодательных и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы, регулирующие предоставление государственной услуги;

текст настоящего Административного регламента;

перечень документов, необходимых для предоставления государственной услуги, и требования, предъявляемые к этим документам;

образцы оформления документов, необходимых для предоставления государственной услуги;

схема размещения должностных лиц Росавиации, предоставляющих

государственную услугу, и график приема ими заявителей;

сроки предоставления государственной услуги и максимальные сроки выполнения отдельных административных процедур;

основания для отказа в предоставлении государственной услуги;

порядок информирования о ходе предоставления государственной услуги;

порядок получения консультаций;

порядок обжалования заявителями решений, действий (бездействия) должностных лиц Росавиации при предоставлении государственной услуги.

По вопросам предоставления государственной услуги и получения сведений о ходе предоставления государственной услуги заявитель может получить информацию с использованием федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)» на Интернет-сайте: www.gosuslugi.ru.

6. При ответах на телефонные звонки и устные обращения заявителя специалист Росавиации подробно и в вежливой (корректной) форме информирует обратившегося по интересующим его вопросам. Ответ на телефонный звонок должен начинаться с информации о наименовании органа, в который позвонил гражданин, фамилии, имени, отчестве (при наличии) и должности принявшего телефонный звонок.

Время разговора не должно превышать 10 минут.

При невозможности специалиста Росавиации, принявшего звонок, самостоятельно ответить на поставленные вопросы, обратившемуся гражданину должен быть сообщен номер телефона, по которому можно получить необходимую информацию.

7. Информирование о ходе предоставления государственной услуги осуществляется специалистом Росавиации или ее территориального органа при личном обращении заявителя, с использованием средств почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

Заявитель в обязательном порядке информируется:

об основаниях отказа в предоставлении государственной услуги;

о сроке окончания предоставления государственной услуги и возможности получения свидетельства.

8. Заявитель имеет право на получение информации о предоставлении государственной услуги при обращении в Росавиацию по телефону, почте (электронной почте) или лично.

9. Консультации (справки) о государственной услуге предоставляются специалистом Росавиации или ее территориального органа по вопросам:

комплектности и перечня документов, необходимых для рассмотрения и выдачи свидетельства, и порядка их заполнения;

сроков приема и выдачи документов;

сроков предоставления результатов государственной услуги;

принятия решения о выдаче свидетельства;

порядка обжалования решений, принимаемых должностными лицами Росавиации в ходе предоставления государственной услуги, осуществляемых действий (бездействия).

10. Информация о государственной услуге предоставляется на безвозмездной основе по телефону, почте (электронной почте) или лично.

II. Стандарт предоставления государственной услуги

Наименование государственной услуги

11. Государственная услуга по выдаче свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемым к выполнению функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения.

Наименование федерального органа исполнительной власти, предоставляющего государственную услугу

12. Государственную услугу предоставляет Росавиация непосредственно и через свои территориальные органы.

Уполномоченными структурными подразделениями Росавиации на предоставление государственной услуги (далее - профильные управления) являются:

для лиц из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемых к выполнению функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, - Управление летной эксплуатации;

для лиц из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемых к выполнению функции по техническому обслуживанию воздушных судов, - Управление поддержания летной годности воздушных судов;

для лиц из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, допускаемых к выполнению функции по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, - Управление организации использования воздушного пространства.

Уполномоченными структурными подразделениями территориальных органов Росавиации являются соответствующие отделы межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации (далее - профильные отделы).

13. Согласно пункту 3 части 1 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 31, ст. 4179; 2011, N 15, ст. 2038, N 27, ст. 3873, 3880, N 29, ст. 4291, N 30 (ч. I), ст. 4587, N 49 (ч. V), ст. 7061; 2012, N 31, ст. 4322; 2013, N 14, ст. 1651, N 27, ст. 3477, 3480, N 30 (ч. I), ст. 4084, N 51, ст. 6679, N 52 (ч. I), ст. 6952, 6961, 7009; «Российская газета», 2014, N 139) при предоставлении государственной услуги запрещается требовать от заявителя осуществления действий, в том числе согласований, необходимых для получения государственной услуги и связанных с обращением в иные государственные органы и организации, за исключением получения услуг, включенных в перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственных услуг, утвержденный Правительством Российской Федерации.

Описание результата предоставления государственной услуги

14. Результатом предоставления государственной услуги является:

выдача свидетельства согласно форме, установленной Федеральными авиационными правилами «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 г. N 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный N 31362);

отказ в выдаче свидетельства;

выдача свидетельства взамен утраченного или пришедшего в негодность.

Срок предоставления государственной услуги

15. Решение о выдаче либо об отказе в выдаче свидетельства принимается специалистом профильного управления (профильного отдела) в срок, не превышающий шести рабочих дней со дня поступления от организации представления на выдачу свидетельства согласно форме приложения N 2 к настоящему Административному регламенту, или от кандидатов на получение свидетельства заявления о выдаче свидетельства согласно форме приложения N 3 к настоящему Административному регламенту.

Перечень нормативных правовых актов, регулирующих отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги

16. Государственная услуга предоставляется в соответствии с:

Федеральным законом от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17, N 29, ст. 3616; 2010, N 30, ст. 4014; 2011, N 7, ст. 901, N 15, ст. 2019, 2023, 2024; N 30 (ч. I), ст. 4590, N 48, ст. 6733, N 50, ст. 7351; 2012, N 25, ст. 3268, N 31, ст. 4318, N 53 (ч. I), ст. 7585; 2013, N 23, ст. 2882, N 27, ст. 3477; 2014, N 16, ст. 1830, 1836);

Федеральным законом от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»;

постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3343; 2006, N 15, ст. 1612; 2008, N 17, ст. 1883, N 26, ст. 3063, N 42, ст. 4825, N 46, ст. 5337; 2009, N 6, ст. 738, N 18 (ч. II), ст. 2249, N 33, ст. 4081, N 51, ст. 6332; 2010, N 6, ст. 652, N 13, ст. 1502, N 26, ст. 3350; 2011, N 14, ст. 1935, N 46, ст. 6520; 2012, N 34, ст. 4750; 2013, N 26, ст. 3343, N 30 (ч. II), ст. 4114, N 45, ст. 5822);

постановлением Правительства Российской Федерации от 16 мая 2011 г. N 373 «О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, N 22, ст. 3169, N 35, ст. 5092; 2012, N 28, ст. 3908, N 36, ст. 4903, N 50 (ч. VI), ст. 7070, N 52, ст. 7507; 2014, N 5, ст. 506);

постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670 «Об утверждении Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 32, ст. 4322);

приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. N 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 21 декабря 2009 г. N 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный N 16191), от 22 ноября 2010 г. N 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный N 19244), от 16 ноября 2011 г. N 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный N 22723), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176), от 25 ноября 2013 г. N 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный N 31356), от 10 февраля 2014 г. N 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный N 31362);

приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. N 147 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный N 12701) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 15 июня 2011 г. N 162 (зарегистрирован Минюстом России 13 июля 2011 г., регистрационный N 21340), от 26 декабря 2011 г. N 331 (зарегистрирован Минюстом России 28 марта 2012 г., регистрационный N 23632), от 27 декабря 2012 г. N 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный N 27176), от 10 февраля 2014 г. N 32 (зарегистрирован Минюстом России

19 февраля 2014 г., регистрационный N 31362);

приказом Минтранса России от 26 ноября 2009 г. N 216 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инструкторам» (зарегистрирован Минюстом России 15 января 2010 г., регистрационный N 15996) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 27 июня 2011 г. N 170 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2011 г., регистрационный N 21485), от 14 мая 2012 г. N 143 (зарегистрирован Минюстом России 27 июня 2012 г., регистрационный N 24727), от 25 февраля 2014 г. N 48 (зарегистрирован Минюстом России 18 июля 2014 г., регистрационный N 33153);

приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 г. N 50 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации» (зарегистрирован Минюстом России 7 мая 2002 г., регистрационный N 3417) с изменениями, внесенными приказами Минтранса России от 28 апреля 2003 г. N 125 (зарегистрирован Минюстом России 8 июля 2003 г., регистрационный N 4879), от 1 ноября 2004 г. N 27 (зарегистрирован Минюстом России 22 ноября 2004 г., регистрационный N 6129), от 19 сентября 2012 г. N 350 (зарегистрирован Минюстом России 13 февраля 2013 г., регистрационный N 27043);

приказом Минтранса России от 10 февраля 2014 г. N 32 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации» (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный N 31362).

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги и услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, подлежащих представлению заявителем, в том числе в электронной форме

17. Для предоставления государственной услуги в Росавиацию (территориальный орган) представляют:

организация - представление на выдачу свидетельства;

кандидат на получение свидетельства - заявление о выдаче свидетельства.

В случае направления по почте заявления о выдаче свидетельства подпись кандидата на получение свидетельства заверяется в установленном порядке.

18. В состав представленных документов входят:

представление (заявление) на выдачу свидетельства;

копия документа, удостоверяющего личность кандидата на получение свидетельства;

копия документа (документов), подтверждающего прохождение подготовки кандидата на получение свидетельства;

копия протокола проверки знаний кандидата на получение свидетельства;

копия справки, подтверждающей прохождение проверки навыков кандидата на получение свидетельства;

копия документа (документов), подтверждающего опыт кандидата на получение свидетельства, в случае, когда федеральными авиационными правилами установлены требования к опыту обладателя вида свидетельства, заявляемого к получению;

копия медицинского заключения кандидата на получение свидетельства в случае, когда федеральными авиационными правилами установлены требования к состоянию здоровья обладателя вида свидетельства, заявляемого к получению.

Копии представленных документов заверяются организацией, подавшей представление, или подписываются кандидатом на получение свидетельства.

Документ, подтверждающий опыт кандидата на получение свидетельства, содержит сведения:

об опыте управления воздушным судном в полете (налете часов) и о тренировках на тренажерном устройстве имитации полета, допущенном к применению в целях подготовки

членов летных экипажей гражданских воздушных судов, - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции членов летного экипажа воздушного судна;

о времени обучения на воздушном судне и тренажерном устройстве - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции кабинного экипажа воздушного судна;

о времени работы по техническому обслуживанию воздушных судов - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции по техническому обслуживанию воздушных судов;

о времени работы по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения - для кандидатов на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции по диспетчерскому обслуживанию воздушного движения;

о времени работы по обеспечению полетов - для кандидата на получение свидетельства, позволяющего выполнять функции сотрудника по обеспечению полетов;

о дате и месте выдачи документа;

о фамилии, имени, отчестве (при наличии) кандидата на получение свидетельства;

о фамилии, имени, отчестве (при наличии) и номере свидетельства (при наличии) лица, подписавшего документ.

Документ, подтверждающий опыт кандидата на получение свидетельства, подписывается лицом, под руководством которого работал или проходил подготовку кандидат на получение свидетельства.

19. Для получения свидетельства взамен утраченного или пришедшего в негодность кандидат на получение свидетельства направляет в Росавиацию (территориальный орган) заявление о замене утраченного (пришедшего в негодность) свидетельства согласно форме приложения N 4 к настоящему Административному регламенту.

Исчерпывающий перечень документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных организаций и которые заявитель вправе представить

20. Документов, необходимых в соответствии с нормативными правовыми актами для предоставления государственной услуги и услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, которые находятся в распоряжении государственных органов, органов местного самоуправления и иных организаций и которые заявитель вправе представить, не предусмотрено.

21. Специалисту профильного управления (профильного отдела) запрещается требовать от заявителя:

представления документов и информации или осуществления действий, представление или осуществление которых не предусмотрено нормативными правовыми актами, регулирующими отношения, возникающие в связи с предоставлением государственной услуги;

представления документов и информации, которые в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации и муниципальными правовыми актами находятся в распоряжении государственных органов, предоставляющих государственную услугу, иных государственных органов, органов местного самоуправления и (или) подведомственных государственным органам и органам местного самоуправления организаций, участвующих в предоставлении государственных или муниципальных услуг, за исключением документов, указанных в части 6 статьи 7 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

Исчерпывающий перечень оснований для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги

22. Основаниями для отказа в приеме документов, необходимых для предоставления государственной услуги, являются:

несоответствие состава представленных документов требованиям пункта 18 настоящего Административного регламента;

представление заявителем не заверенных в установленном порядке копий документов;

представление заявителем документов, имеющих подчистки либо приписки, зачеркнутые слова и иные не оговоренные в них исправления;

представление заявителем документов, исполненных карандашом либо имеющих повреждения, не позволяющие однозначно истолковать их содержание;

представление заявителем документов, написанных неразборчиво, в которых наименования юридических лиц указаны с сокращениями, без указания их местонахождения.

Исчерпывающий перечень оснований для приостановления или отказа в предоставлении государственной услуги

23. Основанием для приостановления предоставления государственной услуги является выявление расхождения в сведениях, имеющихся в Росавиации (территориальном органе), и сведениях, указанных в представленных документах.

24. Основаниями для отказа в предоставлении государственной услуги являются:

несоответствие представленных документов требованиям Правил проведения проверки соответствия лиц, претендующих на получение свидетельств, позволяющих выполнять функции членов экипажа гражданского воздушного судна, сотрудников по обеспечению полетов гражданской авиации, функции по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчерскому обслуживанию воздушного движения, требованиям федеральных авиационных правил, а также выдачи таких свидетельств лицам из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 6 августа 2013 г. N 670 (далее - Правила);

наличие в представленных документах недостоверных сведений или сведений, указывающих на несоответствие кандидата на получение свидетельства требованиям федеральных авиационных правил.

Перечень услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, в том числе сведения о документе (документах), выдаваемом (выдаваемых) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги

25. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, а также документ (документы), выдаваемый (выдаваемые) организациями, участвующими в предоставлении государственной услуги, не предусмотрены.

Порядок, размер и основания взимания государственной пошлины или иной платы, взимаемой за предоставление государственной услуги

26. Взимание государственной пошлины осуществляется в соответствии с подпунктом 72 пункта 1 статьи 333.33 Налогового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, N 32, ст. 3340, 3341; 2001, N 1 (ч. II), ст. 18, N 23, ст. 2289, N 33 (ч. II), ст. 3413, N 33 (ч. I), ст. 3421, 3429, N 49, ст. 4554, 4564, N 53 (ч. I), ст. 5015, 5023; 2002, N 1 (ч. I), ст. 4, N 22, ст. 2026, N 30, ст. 3021, 3027, 3033, N 52 (ч. I), ст. 5132, 5138; 2003, N 1, ст. 2, 5, 6, 8, 11, N 19, ст. 1749, N 21, ст. 1958, N 22, ст. 2066, N 23, ст. 2174, N 26, ст. 2567, N 27 (ч. I), ст. 2700, N 28, ст. 2874, 2879, 2886, N 46 (ч. I), ст. 4435, 4443, 4444, N 50, ст. 4849, N 52 (ч. I), ст. 5030, 5038; 2004, N 15, ст. 1342, N 27, ст. 2711, 2713, 2715, N 30, ст. 3083, 3084, N 30, ст. 3088, N 31, ст. 3219, 3220, 3222, 3231, N 34, ст. 3517, 3518, 3520, 3522, 3523, 3524, 3525, 3527, N 35, ст. 3607, N 41, ст. 3994, N 45,

ст. 4377, N 49, ст. 4840, N 1 (ч. I), ст. 31; 2005, N 1 (ч. I), ст. 9, 29, 30, 34, 38, N 21, ст. 1918, N 23, ст. 2201, N 24, ст. 2312, N 25, ст. 2427, 2428, 2429, N 27, ст. 2710, 2713, 2717, N 30 (ч. I), ст. 3101, 3104, 3112, 3117, 3117, 3118, N 30 (ч. II), ст. 3128, 3129, 3130, N 43, ст. 4350, N 50, ст. 5246, 5249, N 52 (ч. I), ст. 5581; 2006, N 1, ст. 12, 16, N 3, ст. 280, N 10, ст. 1065, N 12, ст. 1233, N 23, ст. 2380, 2382, N 27, ст. 2881, N 30, ст. 3295, N 31 (ч. I), ст. 3433, 3436, 3443, 3450, 3452, N 43, ст. 4412, N 45, ст. 4627, 4628, 4629, 4630, N 47, ст. 4819, N 50, ст. 5279, 5286, N 52 (ч. I), ст. 5498; 2007, N 1 (ч. I), ст. 7, 20, 31, 39, N 13, ст. 1465, N 21, ст. 2461, 2462, 2463, N 22, ст. 2563, 2564, N 23, ст. 2691, N 31, ст. 3991, 3996, 4013, N 45, ст. 5416, 5417, 5432, N 46, ст. 5553, 5554, 5557, N 49, ст. 6045, 6046, 6071, N 50, ст. 6237, 6245, 6246; 2008, N 18, ст. 1942, N 26, ст. 3022, N 27, ст. 3126, N 30 (ч. I), ст. 3577, 3591, 3598, 3611, 3614, N 30 (ч. II), ст. 3616, N 42, ст. 4697, N 48, ст. 5500, 5503, 5504, 5519, N 49, ст. 5723, 5749, N 52 (ч. I), ст. 6218, 6219, 6227, 6236, 6237; 2009, N 1, ст. 13, 19, 21, 22, 31, N 11, ст. 1265, N 18 (ч. I), ст. 2147, N 23, ст. 2772, 2775, N 26, ст. 3123, N 29, ст. 3582, 3598, 3602, 3625, 3638, 3639, 3641, 3642, N 30, ст. 3735, 3739, N 39, ст. 4534, N 44, ст. 5171, N 45, ст. 5271, N 48, ст. 5711, 5725, 5726, 5731, 5732, 5733, 5734, 5737, N 51, ст. 6153, 6155, N 52 (ч. I), ст. 6444, 6450, 6455; 2010, N 15, ст. 1737, 1746, N 18, ст. 2145, N 19, ст. 2291, N 21, ст. 2524, N 23, ст. 2797, N 25, ст. 3070, N 28, ст. 3553, N 31, ст. 4176, 4186, N 31, ст. 4198, N 32, ст. 4298, N 40, ст. 4969, N 45, ст. 5750, 5756, N 46, ст. 5918, N 47, ст. 6034, N 48, ст. 6247, N 48, ст. 6248, N 48, ст. 6249, N 48, ст. 6250, N 48, ст. 6251, N 49, ст. 6409; 2011, N 1, ст. 7, 9, 21, 37, N 11, ст. 1492, 1494, N 17, ст. 2311, 2318, N 23, ст. 3262, 3265, N 24, ст. 3357, N 26, ст. 3652, N 27, ст. 3881, N 29, ст. 4291, N 30 (ч. I), ст. 4563, 4566, 4575, 4583, 4587, 4593, 4596, 4597, 4606, N 45, ст. 6335, N 47, ст. 6608, 6609, 6610, 6611, N 48, ст. 6729, 6731, N 49 (ч. I), ст. 7014, 7015, 7016, 7017, 7037, 7043, N 49 (ч. V), ст. 7061, 7063, N 50, ст. 7347, 7359; 2012, N 10, ст. 1164, N 14, ст. 1545, N 18, ст. 2128, N 19, ст. 2281, N 24, ст. 3066, N 25, ст. 3268, N 26, ст. 3447, N 27, ст. 3587, 3588, N 29, ст. 3980, N 31, ст. 4319, 4322, 4334, N 41, ст. 5526, 5527, N 49, ст. 6747, 6748, 6749, 6750, 6751, N 50 (ч. V), ст. 6958, 6968, N 53 (ч. I), ст. 7578, 7584, 7596, 7603, 7604, 7607, 7619; 2013, N 9, ст. 874, N 14, ст. 1647, N 19, ст. 2321, N 23, ст. 2866, 2888, 2889, N 26, ст. 3207, N 27, ст. 3444, N 30 (ч. I), ст. 4031, 4045, 4046, 4047, 4048, 4049, 4081, 4084, N 40 (ч. III), ст. 5033, 5037, 5038, 5039, N 44, ст. 5640, 5645, 5646, N 48, ст. 6165, N 49 (ч. I), ст. 6335, N 51, ст. 6699, N 52 (ч. I), ст. 6981, 6985; 2014, N 14, ст. 1544, N 16, ст. 1835, 1838, N 19, ст. 2314, N 23, ст. 2936, 2938, N 26 (ч. I), ст. 3372, 3373, 3393, 3404, N 30 (ч. I), ст. 4222, 4239, 4240, 4245, N 40 (ч. II), ст. 5316, N 43, ст. 5796, 5799, N 45, ст. 6157, 6159, N 48, ст. 6647, 6648, 6649, 6650, 6657, 6660, 6661, 6662, 6663).

Размер государственной пошлины за выдачу свидетельства составляет 1300 рублей.

Порядок, размер и основания взимания платы за предоставление услуг, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, включая информацию о методике расчета размера такой платы

27. Услуги, которые являются необходимыми и обязательными для предоставления государственной услуги, не предусмотрены, в связи с чем такие услуги не предоставляются и плата за них не взимается.

Максимальный срок ожидания в очереди при подаче представления (заявления) о предоставлении государственной услуги, услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, и при получении результата предоставления таких услуг

28. Максимальный срок ожидания в очереди при подаче представления (заявления) на предоставление государственной услуги и при получении результата предоставления государственной услуги составляет 15 минут.

Срок и порядок регистрации запроса заявителя о предоставлении государственной услуги и услуги, предоставляемой организацией, участвующей в предоставлении

государственной услуги

29. Специалист профильного управления (профильного отдела) проверяет соответствие представленных документов требованиям, установленным пунктами 18 - 19 настоящего Административного регламента.

Максимальное время проверки документов составляет 10 минут.

30. Специалист профильного управления (профильного отдела) вносит в книгу учета входящих документов запись о приеме документов:

порядковый номер записи;

дату и время приема;

общее количество документов и общее число листов в документах;

наименование юридического лица без сокращений, с указанием местонахождения или фамилию, имя и отчество (при наличии) заявителя;

цель обращения заявителя;

свои инициалы и фамилию.

Максимальное время внесения в книгу учета входящих документов записи о приеме документов составляет пять минут.

31. При отсутствии документов, указанных в пунктах 18 - 19 настоящего Административного регламента, и/или при наличии оснований для отказа в приеме документов, указанных в пункте 22 настоящего Административного регламента, специалист профильного управления (профильного отдела) уведомляет заявителя о наличии препятствий для предоставления государственной услуги, объясняет содержание выявленных недостатков в представленных документах и предлагает принять меры по их устранению.

32. Представления (заявления), полученные по почте, регистрируются в течение одного рабочего дня с даты их поступления в Росавиацию (территориальный орган).

Регистрация представлений (заявлений), полученных в выходной (праздничный) день, производится не позднее дня, следующего за выходным (праздничным) днем.

Требования к помещениям, в которых предоставляется государственная услуга, услуга, предоставляемая организацией, участвующей в предоставлении государственной услуги, к месту ожидания и приема заявителей, размещению и оформлению визуальной, текстовой и мультимедийной информации о порядке предоставления таких услуг

33. Здания Росавиации и ее территориальных органов должны быть оборудованы отдельным входом для свободного доступа заявителей.

Входы в здания Росавиации и ее территориальных органов оборудуются пандусами, расширенными проходами, позволяющими обеспечить беспрепятственный доступ инвалидов, включая инвалидов, использующих кресла-коляски.

34. На территории, прилегающей к месторасположению Росавиации и ее территориальных органов, оборудуются места для парковки автотранспортных средств. Количество парковочных мест определяется исходя из интенсивности и количества заявителей, обратившихся в Росавиацию за определенный период.

На стоянке должно быть не менее 10 мест для парковки автомобилей, из них не менее одного места для парковки специальных транспортных средств инвалидов. Доступ заявителей к парковочным местам является бесплатным.

35. Входы в здания Росавиации и ее территориальных органов должны быть оборудованы информационной табличкой, содержащей следующую информацию:

наименование;

местонахождение;

график работы;

адрес официального Интернет-сайта;

телефонные номера и электронный адрес справочной службы.

36. Помещения для предоставления государственной услуги обозначаются табличками с указанием номера кабинета, названия подразделения, фамилии, имени,

отчества (при наличии), должности специалиста профильного управления (профильного отдела), предоставляющего государственную услугу.

В указанных помещениях размещаются стенды с информацией, относящейся к предоставлению государственной услуги.

37. Для ожидания приема заявителям отводятся места, оснащенные стульями и столами для возможности оформления документов.

38. Рабочее место специалиста профильного управления (профильного отдела) оборудуется телефоном, факсом, копировальным аппаратом, компьютером и оргтехникой, позволяющей своевременно и в полном объеме организовать предоставление государственной услуги.

Показатели доступности и качества государственной услуги

39. Показателем доступности государственной услуги является:

возможность получения государственной услуги своевременно и в соответствии со стандартом предоставления государственной услуги;

возможность получения полной, актуальной и достоверной информации о порядке предоставления государственной услуги, в том числе в электронной форме;

возможность обращения в досудебном и (или) судебном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации с жалобой на принятое решение или на действия (бездействие) специалистов и должностных лиц профильного управления (профильного отдела);

определение исчерпывающего перечня оснований для отказа в ее предоставлении.

40. Показателем качества государственной услуги является обоснованность и своевременность предоставления государственной услуги.

Иные требования, в том числе учитывающие особенности предоставления государственной услуги в многофункциональных центрах предоставления государственных и муниципальных услуг, и особенности предоставления государственной услуги в электронной форме

41. Государственная услуга в многофункциональных центрах предоставления государственных услуг, а также в электронной форме не предоставляется.

III. Состав, последовательность и сроки выполнения административных процедур (действий), требования к порядку их выполнения, в том числе особенности выполнения административных процедур (действий) в электронной форме

42. Предоставление государственной услуги включает следующие административные процедуры:

прием представления (заявления) на выдачу свидетельства (о замене утраченного (пришедшего в негодность) свидетельства) (далее - представление (заявление));

рассмотрение представления (заявления) и анализ результатов рассмотрения;

принятие решения о выдаче (об отказе в выдаче) свидетельства;

оформление и регистрация свидетельства;

выдача оформленного свидетельства заявителю.

Блок-схема предоставления государственной услуги указана в приложении N 5 к настоящему Административному регламенту.

Прием представления (заявления) на выдачу свидетельства (о замене утраченного (пришедшего в негодность) свидетельства)

43. Основанием для начала административной процедуры является поступление представления (заявления) в профильное управление (профильный отдел) с документами, перечень которых установлен пунктом 18 настоящего Административного регламента.

44. Специалист профильного управления (профильного отдела) регистрирует представление (заявление) в соответствии с требованиями, установленными пунктами 29 и 30 настоящего Административного регламента.

Максимальное время выполнения административного действия составляет 15 минут.

Максимальное время выполнения административного действия по передаче представления (заявления) специалисту, ответственному за его рассмотрение, составляет не более одного рабочего дня после регистрации.

Рассмотрение представления (заявления) и анализ результатов рассмотрения

45. Основанием для начала административной процедуры является поступление представления (заявления) к специалисту, ответственному за его рассмотрение.

46. Специалист профильного управления (профильного отдела) проверяет представленные документы на соответствие требованиям Правил и устанавливает по содержащимся в представленных документах сведениям соответствие кандидата на получение свидетельства требованиям федеральных авиационных правил.

Максимальный срок выполнения административного действия составляет не более трех рабочих дней со дня поступления представления (заявления).

В случае выявления расхождения в сведениях, имеющихся в Росавиации (территориальном органе), и сведениях, указанных в представленных документах, специалист профильного управления (профильного отдела) проводит проверку с целью определения достоверности представленных сведений в течение 14 дней со дня поступления заявления о выдаче свидетельства.

Принятие решения о выдаче (об отказе в выдаче) свидетельства

47. Основанием для начала административной процедуры является составление заключения по результатам рассмотрения представления (заявления) и прилагаемых к нему документов.

48. В случае соответствия (несоответствия) кандидата на получение свидетельства требованиям Правил и федеральных авиационных правил специалист профильного управления (профильного отдела) принимает решение о выдаче свидетельства (об отказе в выдаче свидетельства), о чем делает отметку на представлении (заявлении) на выдачу свидетельства.

Максимальное время выполнения административного действия составляет 15 минут.

Оформление и регистрация свидетельства

49. Основанием для начала административной процедуры является принятие решения о выдаче свидетельства.

50. В случае принятия решения о выдаче свидетельства специалист профильного управления (профильного отдела) оформляет свидетельство, вносит сведения о нем в базу данных свидетельств авиационного персонала гражданской авиации, передает оформленное свидетельство и его копию вместе с представлением (заявлением) на выдачу свидетельства и прилагаемые к нему документы специалисту профильного управления (профильного отдела), ответственному за выдачу свидетельства.

Максимальный срок выполнения административного действия составляет не более одного рабочего дня со дня окончания проверки представленных документов.

51. В случае принятия решения об отказе в выдаче свидетельства специалист профильного управления (профильного отдела) оформляет письменный отказ в выдаче свидетельства с указанием причин отказа и передает его на подпись начальнику управления.

Решение об отказе в выдаче свидетельства направляется заявителю в письменной форме по почте, может дублироваться по телефону или электронной почте, указанным заявителем в документах на предоставление государственной услуги.

Максимальный срок выполнения административного действия составляет один рабочий день со дня окончания проверки представленных документов.

Выдача оформленного свидетельства заявителю

52. Основанием для начала административной процедуры является регистрация оформленного свидетельства.

53. Специалист профильного управления (профильного отдела), ответственный за выдачу свидетельства:

выдает (направляет по почте) оформленное свидетельство заявителю;

обеспечивает хранение представления (заявления) на выдачу свидетельства и прилагаемых к нему документов.

Максимальное время выполнения административного действия составляет 15 минут.

IV. Формы контроля за исполнением регламента

Порядок осуществления текущего контроля за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений Административного регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, а также принятием ими решений

54. Текущий контроль за соблюдением и исполнением ответственными должностными лицами положений настоящего Административного регламента и иных нормативных правовых актов, устанавливающих требования к предоставлению государственной услуги, а также принятием ими решений осуществляется путем проведения начальником профильного управления (профильного отдела) проверок соблюдения порядка предоставления специалистами Росавиации государственной услуги.

Периодичность осуществления текущего контроля устанавливается руководителем Росавиации или лицом, исполняющим его обязанности.

Контроль предоставления государственной услуги осуществляется:

территориальных органов Росавиации - Росавиацией;

профильных управлений - должностными лицами Росавиации;

Росавиации - Министерством транспорта Российской Федерации.

Порядок и периодичность осуществления плановых и внеплановых проверок полноты и качества предоставления государственной услуги, в том числе порядок и формы контроля за полнотой и качеством предоставления государственной услуги

55. Контроль полноты и качества предоставления государственной услуги включает проведение проверок, выявление и устранение нарушений прав заявителей, рассмотрение, принятие решений и подготовку ответов на обращения заявителей, содержащие жалобы на решения, действия (бездействие) должностных лиц Росавиации.

56. По результатам проведенных проверок в случае выявления нарушений прав заявителей осуществляется привлечение виновных лиц к ответственности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Проверки полноты и качества предоставления государственной услуги осуществляются на основании актов (приказов) Росавиации.

57. Проверки могут быть плановыми (осуществляться на основании полугодовых или годовых планов работы Росавиации) и внеплановыми.

58. Внеплановые проверки могут проводиться по конкретному обращению (жалобе) заинтересованных лиц.

59. Для проведения проверки полноты и качества предоставления государственной услуги формируется комиссия.

Результаты деятельности комиссии оформляются протоколами, в которых отмечаются выявленные недостатки и предложения по их устранению.

Ответственность должностных лиц федерального органа исполнительной власти за решения и действия (бездействие), принимаемые (осуществляемые) ими в ходе предоставления государственной услуги

60. Персональная ответственность должностных лиц Росавиации закрепляется в их должностных регламентах в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Положения, характеризующие требования к порядку и формам контроля за предоставлением государственной услуги, в том числе со стороны граждан, их объединений и организаций

61. Для осуществления контроля за предоставлением государственной услуги граждане, их объединения и организации имеют право направлять в Минтранс России, Росавиацию индивидуальные и коллективные обращения с предложениями, рекомендациями по совершенствованию качества и порядка предоставления государственной услуги, а также заявления и жалобы с сообщением о нарушении ответственными должностными лицами, предоставляющими государственную услугу, требований настоящего Административного регламента, законодательных и иных нормативных правовых актов.

V. Досудебный (внесудебный) порядок обжалования решений и действий (бездействия) органа, предоставляющего государственную услугу, а также его должностных лиц

Информация для заявителя о его праве подать жалобу на решение и (или) действие (бездействие) Росавиации, а также специалиста Росавиации, ответственного за выполнение административных процедур, связанных с предоставлением государственной услуги

62. В соответствии со статьями 11.1 и 11.2 Федерального закона от 27 июля 2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» заявитель вправе обжаловать решение и (или) действие (бездействие) Росавиации, а также специалиста Росавиации, ответственного за выполнение административных процедур, связанных с предоставлением государственной услуги.

Предмет жалобы

63. Порядок обжалования действий (бездействия) и решений Росавиации, должностных лиц Росавиации в ходе предоставления государственной услуги устанавливается в соответствии с законодательством Российской Федерации.

64. Заявитель может обратиться с жалобой в следующих случаях:

нарушение срока регистрации представления (заявления) заявителя о предоставлении государственной услуги;

нарушение срока предоставления государственной услуги;

требование у заявителя документов, не предусмотренных нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги;

отказ в приеме документов, предоставление которых предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, для предоставления государственной услуги у заявителя;

отказ в предоставлении государственной услуги, если основания отказа не предусмотрены федеральными законами и принятыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

затребование с заявителя при предоставлении государственной услуги платы, не предусмотренной нормативными правовыми актами Российской Федерации;

отказ Росавиации, специалиста Росавиации в исправлении допущенных опечаток и ошибок в выданном свидетельстве или нарушение установленного срока внесения исправлений.

Органы государственной власти и уполномоченные на рассмотрение жалобы

должностные лица, которым может быть направлена жалоба

65. Заявители могут обжаловать действия (бездействие):

должностных лиц или специалистов Росавиации и ее территориальных органов - руководителю Росавиации, в Министерство транспорта Российской Федерации;

руководителя Росавиации, в том числе в связи с непринятием основанных на законодательстве Российской Федерации мер в отношении действий или бездействия должностных лиц Росавиации, - в Министерство транспорта Российской Федерации.

66. Жалоба подается в письменной форме на бумажном носителе или в форме электронного документа.

Порядок подачи и рассмотрения жалобы

67. Жалоба может быть направлена по почте, через многофункциональный центр, с использованием информационно-телекоммуникационной сети Интернет, официального Интернет-сайта Росавиации, федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», а также может быть принята при личном приеме заявителя.

68. В жалобе указывается:

1) наименование органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо государственного служащего, решения и действия (бездействие) которых обжалуются;

2) фамилию, имя, отчество (при наличии), сведения о месте жительства заявителя - физического лица либо наименование, сведения о местонахождении заявителя - юридического лица, а также номер (номера) контактного телефона, адрес (адреса) электронной почты (при наличии) и почтовый адрес, на который должен быть направлен ответ заявителю;

3) сведения об обжалуемых решениях и действиях (бездействии) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо государственного служащего;

4) доводы, на основании которых заявитель не согласен с решением и действием (бездействием) органа, предоставляющего государственную услугу, должностного лица органа, предоставляющего государственную услугу, либо государственного служащего.

Заявителем могут быть представлены документы (при наличии), подтверждающие доводы заявителя, либо их копии.

69. Поступившая в Росавиацию жалоба с резолюцией руководителя Росавиации, его заместителя или лица, исполняющего его обязанности, незамедлительно направляется ответственному за рассмотрение жалоб уполномоченному специалисту Росавиации.

Уполномоченным на рассмотрение жалоб специалистом Росавиации не может быть специалист Росавиации, действие (бездействие) которого обжалуется.

70. Уполномоченный на рассмотрение жалоб специалист Росавиации с учетом срока, установленного пунктом 71 настоящего Административного регламента, рассматривает ее, проводит внеплановую проверку с целью выявления и устранения нарушений прав заявителя и представляет на имя руководителя Росавиации, его заместителя или лица, исполняющего его обязанности, докладную записку с предложениями о принятии мер, направленных на удовлетворение жалобы либо по мотивированному отказу в таком удовлетворении, и проект письма заявителю о результатах рассмотрения жалобы.

В случае установления в ходе или по результатам рассмотрения жалобы признаков состава административного правонарушения или преступления уполномоченный на рассмотрение жалоб специалист Росавиации незамедлительно направляет за подписью руководителя Росавиации, его заместителя или лица, исполняющего его обязанности, имеющиеся материалы и копию жалобы заявителя в органы прокуратуры.

Сроки рассмотрения жалобы

71. Жалоба, поступившая в Росавиацию, подлежит рассмотрению должностным

лицом, наделенным полномочиями по рассмотрению жалоб, в течение 15 рабочих дней со дня ее регистрации, а в случае обжалования отказа в приеме документов у заявителя либо в исправлении допущенных опечаток и ошибок или в случае обжалования нарушения установленного срока таких исправлений - в течение пяти рабочих дней со дня ее регистрации.

Перечень оснований для приостановления рассмотрения жалобы в случае, если возможность приостановления предусмотрена законодательством Российской Федерации

72. Основания для приостановления рассмотрения жалобы отсутствуют.

Результат рассмотрения жалобы

73. По результатам рассмотрения жалобы Росавиация принимает одно из следующих решений:

1) удовлетворяет жалобу, в том числе в форме отмены принятого решения, исправления допущенных опечаток и ошибок в выданных в результате предоставления государственной услуги документах, возврата заявителю денежных средств, взимание которых не предусмотрено нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также в иных формах;

2) отказывает в удовлетворении жалобы.

Порядок информирования заявителя о результатах рассмотрения жалобы

74. Не позднее одного рабочего дня, следующего за днем принятия решения, заявителю в письменной форме и по желанию заявителя в электронной форме направляется мотивированный ответ о результатах рассмотрения жалобы.

Порядок обжалования решения по жалобе

75. В случае если заявитель не удовлетворен решением, принятым в ходе рассмотрения жалобы, или непринятия по ней решения, то заявитель вправе обратиться в Министерство транспорта Российской Федерации по адресу: г. Москва, ул. Рождественка, д. 1, стр. 1.

Право заявителя на получение информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы

76. Заявитель имеет право на получение исчерпывающей информации и документов, необходимых для обоснования и рассмотрения жалобы.

Способы информирования заявителя о порядке подачи и рассмотрения жалобы

77. Информация о порядке подачи и рассмотрения жалобы размещается на официальном сайте Росавиации, в федеральной государственной информационной системе «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)», а также может быть сообщена заявителю специалистами Росавиации при личном обращении, с использованием средств телекоммуникационной сети Интернет, почтовой, телефонной связи, посредством электронной почты.

Приложение N 1
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по выдаче
свидетельств лицам из числа
специалистов авиационного персонала
гражданской авиации, допускаемым
к выполнению функций членов
экипажа гражданского воздушного
судна, сотрудника по обеспечению
полетов гражданской авиации,
а также функций по техническому
обслуживанию воздушных судов
и диспетчерскому обслуживанию
воздушного движения (п. 4)

СВЕДЕНИЯ О РОСАВИАЦИИ И ЕЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНАХ

Федеральное агентство воздушного транспорта
адрес: Ленинградский проспект, 37, корпус 1, г. Москва А-167, ГСП-3, 125993
тел.: (499)231-52-55; факс: (499)231-56-56.
Адрес электронной почты: rusavia@scaa.ru

Межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Центральных районов Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: Октябрьский проспект, 15, г. Люберцы, 140002
тел: (495)503-51-72. Адрес электронной почты: mtuvtcr@mail.ru

Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: Литейный проспект, 48, г. Санкт-Петербург, 190068
тел: (812)278-01-23. Адрес электронной почты: rosavia-sz@yandex.ru

Архангельское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: пр. Троицкий, 60, г. Архангельск, 163000
тел: (818)228-67-20. Адрес электронной почты: arhavia@atnet.ru

Коми межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Первомайская, 53, г. Сыктывкар, 169700
тел: (821)224-25-23. Адрес электронной почты: mtuvt11@yandex.ru

Южное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Большая Садовая, 40, г. Ростов-на-Дону, 344002
тел: (863)272-66-98. Адрес электронной почты: ugmtufavt@gmail.com

Уральское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Белинского, 246, г. Екатеринбург, 620089
тел: 8(343)220-70-32. Адрес электронной почты: urmtu@urmtu.ru

Тюменское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Ленина, 65/1, г. Тюмень, 625000
тел: 8(345)224-23-49. Адрес электронной почты: pmtuvt@aviainform.ru

Западно-Сибирское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: Красный проспект, 44, г. Новосибирск, 630091
тел: 8(3832)22-21-20. Адрес электронной почты: zsmtu@zsmtu.ru

Восточно-Сибирское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Декабрьских событий, 97, г. Иркутск, 664007
тел: 8 (3952)29-23-90. Адрес электронной почты: vsmtu@irmail.ru

Красноярское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: пр. Мира, 112, г. Красноярск, 660017
тел: 8(3912)51-17-68. Адрес электронной почты: kmtu@krsn.ru

Дальневосточное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Петра Комарова, 6, г. Хабаровск, 680000
тел: 8(4212)21-07-44. Адрес электронной почты: dvmtu.rosaviazia@mail.ru

Камчатское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Беринга, 104 А, г. Петропавловск-Камчатский, 683016
тел: 8(4252)23-96-24. Адрес электронной почты: kmtu_1s@mail1rs.ru

Саха (Якутское) межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Орджоникидзе, 10, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, 677000
тел: 8(4112)42-02-65. Адрес электронной почты: yktntuvt@sakha.ru

Северо-Восточное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Набережная реки Магаданки, 7, г. Магадан, 685000
тел: 8(4132)62-84-30. Адрес электронной почты: svmtu@citylinr.ru

Приволжское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта
адрес: ул. Ольги Санфировой, 95, Литер 4, г. Самара, 443080
тел: 8(846)205-96-22, факс: (846)205-96-22. Адрес электронной почты: privolgamtu2008@rambler.ru

Приложение N 2
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по выдаче
свидетельств лицам из числа
специалистов авиационного персонала
гражданской авиации, допускаемым
к выполнению функций членов
экипажа гражданского воздушного
судна, сотрудника по обеспечению
полетов гражданской авиации,
а также функций по техническому
обслуживанию воздушных судов
и диспетчерскому обслуживанию
воздушного движения (п. 15)

Форма

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ
на выдачу свидетельства

_____
(наименование юридического лица)

В лице _____
(фамилия, имя, отчество (при наличии) руководителя
юридического лица)

_____
Место нахождения: _____
_____
Телефон: _____ Факс: _____ Адрес электронной почты: _____
Прошу выдать свидетельство _____
(вид свидетельства)

_____
(фамилия, имя, отчество (при наличии) кандидата)

_____

Список прилагаемых документов:
1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____

Кандидат на получение свидетельства

(подпись)

_____
(инициалы, фамилия кандидата)

_____
(должность, подпись, инициалы, фамилия руководителя юридического лица)

«__» _____ 20__ г. М.П.

Приложение N 3
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по выдаче
свидетельств лицам из числа
специалистов авиационного персонала
гражданской авиации, допускаемым
к выполнению функций членов
экипажа гражданского воздушного
судна, сотрудника по обеспечению
полетов гражданской авиации,
а также функций по техническому
обслуживанию воздушных судов
и диспетчерскому обслуживанию
воздушного движения (п. 15)

Форма

ЗАЯВЛЕНИЕ
о выдаче свидетельства

_____
(фамилия, имя, отчество (при наличии) кандидата)
_____

Проживающий по адресу: _____
_____
Телефон: _____ Факс: _____ Адрес электронной почты: _____
Прошу выдать свидетельство _____
(вид свидетельства)
_____

Список прилагаемых документов:
1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____
6. _____

Кандидат на получение свидетельства

(подпись)

_____
(инициалы, фамилия кандидата)

«__» _____ 20__ г.

Приложение N 4
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по выдаче
свидетельств лицам из числа
специалистов авиационного персонала
гражданской авиации, допускаемым
к выполнению функций членов
экипажа гражданского воздушного
судна, сотрудника по обеспечению
полетов гражданской авиации,
а также функций по техническому
обслуживанию воздушных судов
и диспетчерскому обслуживанию
воздушного движения (п. 19)

Форма

ЗАЯВЛЕНИЕ
о замене утраченного (пришедшего в негодность) свидетельства

_____
(фамилия, имя, отчество (при наличии), дата рождения)
_____

Проживающий по адресу: _____
Телефон: _____ Факс: _____ Адрес электронной почты: _____
Прошу выдать свидетельство _____
(вид свидетельства)
Взамен утраченного (пришедшего в негодность) _____
(вид свидетельства)
Серия _____ Номер _____ Талон нарушений _____
(при наличии)
Выданное _____
(дата выдачи и наименование органа, выдавшего свидетельство)

Кандидат на получение свидетельства

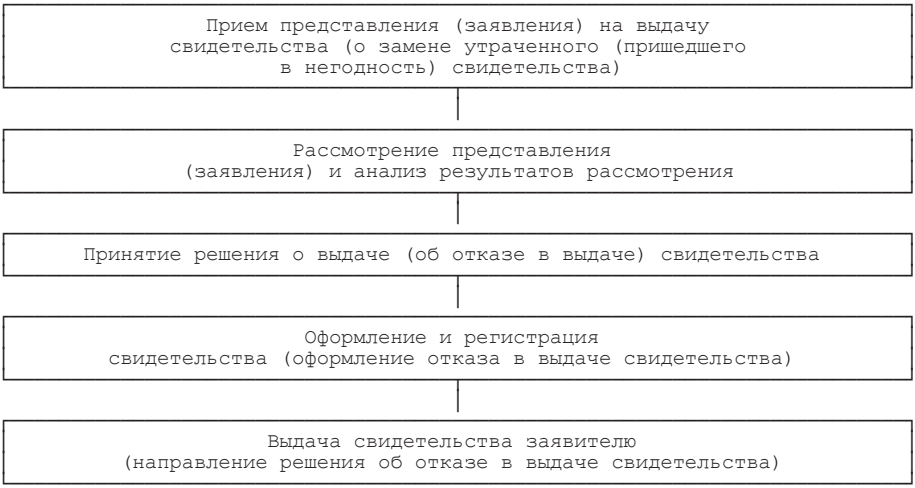
(подпись)

_____
(инициалы, фамилия кандидата)

«__» _____ 20__ г.

Приложение N 5
к Административному регламенту
Федерального агентства воздушного
транспорта предоставления
государственной услуги по выдаче
свидетельств лицам из числа
специалистов авиационного персонала
гражданской авиации, допускаемым
к выполнению функций членов
экипажа гражданского воздушного
судна, сотрудника по обеспечению
полетов гражданской авиации,
а также функций по техническому
обслуживанию воздушных судов
и диспетчерскому обслуживанию
воздушного движения (п. 42)

БЛОК-СХЕМА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 16 января 2012 г. N 6

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ «ОРГАНИЗАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 26.06.2017 N 240, от 25.12.2018 N 474)

В соответствии с пунктом 105 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649; 2011, N 37, ст. 5255; 2011, N 40, ст. 5555), приказываю:

Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации».

Министр
И.Е.ЛЕВИТИН

Утверждены
приказом Минтранса России
от 16 января 2012 г. N 6

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА «ОРГАНИЗАЦИЯ ПЛАНИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 26.06.2017 N 240, от 25.12.2018 N 474)

I. Общие положения

1. Настоящие Федеральные авиационные правила «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации» (далее - Правила), разработанные в соответствии с пунктом 105 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649; 2011, N 37, ст. 5255; 2011, N 40, ст. 5555) (далее - Федеральные правила), определяют организацию планирования использования воздушного пространства Российской Федерации.

2. Настоящие Правила обязательны для исполнения органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и пользователями воздушного пространства.

3. Организация планирования использования воздушного пространства включает в себя:

получение и обработку центрами Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее - Единая система) информации о планах использования воздушного пространства, информации о ходе их выполнения, а также другой информации по вопросам разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства;

процедуры стратегического, предтактического и тактического (текущего) планирования использования воздушного пространства, координирования использования воздушного пространства с целью его распределения по месту, времени и высоте между всеми заинтересованными пользователями воздушного пространства, а также обеспечения организации потоков воздушного движения;

взаимодействие центров Единой системы между собой, с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, с органами противовоздушной обороны в части осуществления контроля за соблюдением требований Федеральных правил.

4. Главный центр Единой системы, зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы выполняют стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование и координирование использования воздушного пространства.

Главный центр Единой системы координирует деятельность зональных центров Единой системы, региональных центров Единой системы.

(п. 4 в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

5. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы выполняют стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование и координирование использования воздушного пространства, а также осуществляют координацию деятельности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) в зоне Единой системы по вопросам организации использования воздушного пространства.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

6. Районный центр Единой системы, наделенный соответствующим правом планирования использования воздушного пространства согласно перечню зон и районов

Единой системы, выполняет предтактическое и тактическое (текущее) планирование, координирование использования воздушного пространства, а также осуществляет координацию деятельности по вопросам организации использования воздушного пространства:

районных центров Единой системы и вспомогательных районных центров Единой системы, функционирующих в его районе ответственности;

органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, выделенных в качестве вспомогательных пунктов управления государственной авиацией;

органов обслуживания воздушного движения, предоставляющих полетно-информационное обслуживание в классе G;

органов обслуживания воздушного движения аэродромов и посадочных площадок в районе ответственности.

7. Стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства, а также координирование использования воздушного пространства осуществляются на основании информации:

сообщений о планах (расписаниях, графиках) использования воздушного пространства, включая сообщения о планах международных полетов воздушных судов и внутренних полетов воздушных судов по маршрутам обслуживания воздушного движения, полетов воздушных судов вне маршрутов обслуживания воздушного движения и использования зон ограничения полетов;

о разрешениях (выданных соответствующими федеральными органами исполнительной власти) на выполнение международных полетов и об аннулировании таких разрешений;

о запретах и ограничениях на использование воздушного пространства;

о разрешениях на использование воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничения от лиц, в интересах которых установлены такие зоны, и об аннулировании таких разрешений;

о движении воздушных судов в воздушном пространстве;

о начале и окончании деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов.

8. Для обеспечения процесса планирования использования воздушного пространства в центрах Единой системы организуется авиационная наземная сеть передачи данных и телеграфных сообщений, телефонная сеть связи общего пользования, телефонная и (или) телеграфная сеть связи ограниченного доступа, сеть Интернет, а также обеспечивается прием информации на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

Планирование использования воздушного пространства в центрах Единой системы, оснащенных комплексами средств автоматизации планирования использования воздушного пространства, осуществляется с использованием указанных комплексов.

9. Органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, физическим и юридическим лицам, организующим и осуществляющим деятельность по использованию воздушного пространства, надлежит своевременно и в полном объеме предоставлять центрам Единой системы информацию, касающуюся деятельности по использованию воздушного пространства.

10. Координирование использования воздушного пространства обеспечивает оптимальное и гибкое его использование и включает в себя:

обеспечение безопасности использования воздушного пространства при изменениях воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановки через реализацию полномочий центров Единой системы по перераспределению воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами;

своевременное введение и снятие запретов и ограничений в оптимальных объемах воздушного пространства, связанных с временными и местными режимами, а также кратковременными ограничениями;

предоставление возможности использования воздушного пространства зон ограничения полетов, действия которых ограничивается временным периодом.

11. В ходе планирования использования воздушного пространства обеспечивается организация потоков воздушного движения на маршрутах обслуживания воздушного движения и в районах гражданских аэродромов, включая аэродромы совместного базирования.

12. Для обеспечения организации потоков воздушного движения применяются информирующие и регулирующие меры в случаях:

достижения объемов воздушного движения относительно предельных значений заявленной пропускной способности органов обслуживания воздушного движения, предоставляющих районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание, либо значений, их превышающих;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

сокращения пропускной способности воздушного пространства вследствие ограничения его использования, связанного с реализацией государственных приоритетов в использовании воздушного пространства, а также с изменением метеорологической обстановки или другими факторами, влияющими на безопасность полетов.

Применение информационных и регулирующих мер направлено на поддержание безопасных и упорядоченных потоков воздушного движения, а также управление пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения.

13. Стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства, координирование использования воздушного пространства осуществляются авиационным персоналом главного центра, зонального центра, регионального центра и районного центра Единой системы круглосуточно, при этом используется всемирное скоординированное время.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

II. Организация стратегического планирования использования воздушного пространства

14. Стратегическое планирование использования воздушного пространства (далее - стратегическое планирование) проводится главным центром и зональными центрами Единой системы за двое и более суток до дня использования воздушного пространства с целью согласования вопросов, связанных с организацией использования воздушного пространства, при осуществлении:

международных и внутренних полетов воздушных судов по маршрутам обслуживания воздушного движения согласно расписанию регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов, выполняемых перевозчиками, имеющими соответствующие лицензии (далее - расписание регулярных воздушных перевозок);

полетов воздушных судов вне маршрутов обслуживания воздушного движения и другой деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов, для обеспечения которых требуется запрещение или ограничение использования воздушного пространства.

15. На этапе стратегического планирования главный центр Единой системы:

согласовывает вопросы организации использования воздушного пространства, касающиеся расписания регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов, для чего осуществляет сбор и обобщение необходимой информации, содержащейся в сообщениях о повторяющихся планах международных полетов и внутренних полетов воздушных судов по маршрутам обслуживания воздушного движения, а также в соответствующих изменениях к ним;

принимает и обобщает информацию, содержащуюся в сообщениях о представленных планах полетов воздушных судов и других планах использования воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с полетами воздушных судов,

а также проверяет ее соответствие установленной структуре воздушного пространства и формализации;

составляет прогноз потребностей воздушного пространства для обеспечения воздушного движения на каждые предстоящие сутки, для которых проводится стратегическое планирование использования воздушного пространства, а также определяет соотношение потребностей воздушного движения и заявленной пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения;

разрабатывает, координирует и применяет стратегические меры по организации потоков воздушного движения в соответствии с заявленными потребностями воздушного движения и пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения, а также запретами и ограничениями, влияющими на потоки воздушного движения;

совместно с зональными центрами Единой системы, региональными центрами Единой системы осуществляет разработку и предварительное согласование условий на использование воздушного пространства для перелетов воздушных судов государственной и экспериментальной авиации вне маршрутов обслуживания воздушного движения;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

принимает и доводит в части касающейся до зональных центров Единой системы, региональных центров Единой системы разрешения на выполнение полетов воздушных судов, на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов, а также иную информацию по вопросам организации и обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

16. На этапе стратегического планирования зональный центр Единой системы или региональный центр Единой системы:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

принимает участие в согласовании вопросов организации использования воздушного пространства своей зоны Единой системы, касающихся расписания регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов;

принимает и обобщает информацию, содержащуюся в сообщениях о представленных планах полетов воздушных судов и других планах использования воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, а также проверяет ее соответствие установленной структуре воздушного пространства и формализации;

совместно с районными центрами Единой системы своей зоны Единой системы осуществляет разработку и предварительное согласование условий на использование воздушного пространства для перелетов воздушных судов государственной и экспериментальной авиации вне маршрутов обслуживания воздушного движения;

участвует в применении стратегических мер по организации потоков воздушного движения в соответствии с заявленными потребностями воздушного движения и пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также запретами и ограничениями, влияющими на потоки воздушного движения;

осуществляет сбор и обобщение информации, содержащейся в графиках (планах) использования зон ограничения полетов, временной период действия которых доводится посредством извещения NOTAM, а также информацию об использовании маршрутов полетов воздушных судов, установленных инструкциями по производству полетов в районах аэродромов (аэроузлов), и направляет в орган аэронавигационной информации соответствующие представления на издание извещения NOTAM;

принимает от главного центра Единой системы и доводит до районных центров Единой системы своей зоны Единой системы в части, их касающейся, разрешения на выполнение полетов воздушных судов, на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов, а также иную информацию по вопросам организации и обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

17. Для стратегического планирования международных и внутренних полетов воздушных судов по маршрутам обслуживания воздушного движения, выполняемых согласно расписанию регулярных воздушных перевозок, эксплуатанты воздушных судов направляют в главный центр Единой системы сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна.

(в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 474)

17.1. Утратил силу. - Приказ Минтранса России от 25.12.2018 N 474.

17.2. Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна может применяться эксплуатантом иностранного государства при условии, что такая процедура установлена двухсторонним международным соглашением.

(в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 474)

17.3. При необходимости повторяющиеся планы полетов воздушных судов объединяются эксплуатантом в соответствующий перечень. Состав информации, включаемой в перечень повторяющихся планов полетов воздушных судов, а также порядок его направления в главный центр Единой системы должны соответствовать табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденному в установленном порядке.

17.4. Изменение перечня повторяющихся планов полетов воздушных судов, касающееся нового полета, а также исключение или изменение ранее включенного в перечень полета осуществляется после представления в главный центр Единой системы сообщения об его изменении в виде, соответствующем основному формату перечня повторяющихся планов полетов воздушных судов.

17.5. По каждому полету, включенному в расписание регулярных воздушных перевозок, помимо сообщения о повторяющемся плане полета, эксплуатант направляет в главный центр Единой системы представленный план полета в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденным в установленном порядке.

(п. 17.5 в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 474)

18. Дополнительно для стратегического планирования международных полетов воздушных судов иностранных государств по маршрутам обслуживания воздушного движения, выполняемых согласно расписанию регулярных воздушных перевозок, главным центром Единой системы используется информация относительно указанных полетов, получаемая от Федерального агентства воздушного транспорта на этапе согласования и выдачи разрешения на их выполнение.

19. Стратегическое планирование в отношении международных полетов осуществляется в главном центре Единой системы на основании информации, полученной в соответствии с пунктами 120, 121 и 122 Федеральных правил.

(п. 19 в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 474)

20. Стратегическое планирование полетов воздушных судов вне маршрутов обслуживания воздушного движения, за исключением международных полетов, и другой деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов, осуществляется с целью:

принятия заблаговременных мер по обеспечению безопасности использования воздушного пространства других пользователей;

предварительного согласования вопросов организации воздушного движения.

21. При организации перелетов и внеаэродромных полетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации, предварительному согласованию с главным центром или зональным, региональным центрами Единой системы подлежат маршрут перелета (внеаэродромного полета) и порядок обслуживания воздушного движения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

21.1. Для согласования перелета (внеаэродромного полета) оперативные органы Единой системы должны иметь данные о маршруте перелета с указанием на каждом его

этапе расстояния, времени полета, диапазона высот (эшелонов), аэродромов посадки и запасных аэродромов.

21.2. При выполнении перелетов (внеаэродромных полетов) в воздушном пространстве трех и более смежных зон Единой системы данные, указанные в пункте 21.1 настоящих Правил, и запрос на их согласование представляются в главный центр Единой системы.

21.3. При выполнении перелета (внеаэродромного полета) в воздушном пространстве одной или двух смежных зон Единой системы данные о маршруте перелета с указанием на каждом его этапе расстояния, времени полета, диапазона высот (эшелонов), аэродромов посадки и запасных аэродромов, а также запрос на их согласование направляются в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы по местонахождению аэродрома вылета.

(п. 21.3 в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

21.4. Сроки направления в главный или зональный, региональный центры Единой системы данных о перелете (внеаэродромном полете) определяются по усмотрению стороны, организующей перелет (внеаэродромный полет), в пределах периода стратегического планирования использования воздушного пространства.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

21.5. Исключение относительно пункта 21.4 настоящих Правил составляют случаи, когда маршрут перелета (внеаэродромного полета) или его отдельные участки проходят в воздушном пространстве класса G, а планируемые скорости полета воздушного судна превышают значение 450 км/ч.

При этом срок направления в главный или зональный, региональный центры Единой системы данных о перелете (внеаэродромном полете) должен быть не менее пяти суток до его начала для своевременного издания извещения NOTAM, предупреждающего о запретах и ограничениях в неконтролируемом воздушном пространстве, связанных с перелетом (внеаэродромным полетом).

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

21.6. Главный центр Единой системы совместно с зональными, региональными центрами Единой системы в отношении перелетов (внеаэродромных полетов) в воздушном пространстве трех и более смежных зон Единой системы анализирует и определяет возможность использования заявленного маршрута, а также порядок обслуживания воздушного движения, включая основные и запасные частоты радиосвязи и рубежи передачи управления.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

В отношении перелетов (внеаэродромных полетов) в воздушном пространстве одной или двух смежных зон Единой системы зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы совместно с районными центрами Единой системы своей зоны Единой системы анализирует и определяет возможность использования заявленного маршрута, а также порядок обслуживания воздушного движения (управления полетами), включая основные и запасные частоты радиосвязи и рубежи передачи управления.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

21.7. Главный центр Единой системы согласованные данные о маршруте перелета (внеаэродромного полета) и порядок обслуживания воздушного движения (управления полетами) направляет организатору перелета (внеаэродромного полета) не позднее двух суток после получения запроса.

21.8. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы согласованные данные о маршруте перелета (внеаэродромного полета) и порядок обслуживания воздушного движения направляет организатору перелета (внеаэродромного полета) не позднее суток после получения запроса.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

22. На этапе стратегического планирования согласовываются вопросы использования зон ограничения полетов, временной период действия которых определяется извещением

NOTAM или публикуется в документах аэронавигационной информации.

22.1. В случае необходимости использования временной зоны ограничения полетов для проведения на полигонах стрельб, пусков ракет, бомбометаний, десантирования; проведения противоградовых стрельб; проведения работ с боеприпасами на объектах их хранения; осуществления научных исследований в атмосфере; проведения взрывных работ; выполнения полетов в специальных зонах вне районов аэродромов (вертодромов); выполнения полетов беспилотных летательных аппаратов пользователи воздушного пространства не позднее чем за пять суток до ввода ее в действие представляют в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы график (план) ее использования.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

В графике (плане) указываются: номер зоны ограничения полетов, дата и время использования воздушного пространства в ней.

График (план) использования может быть направлен с указанием одной или несколько дат активизации зоны ограничения полетов, но не более чем на месяц вперед.

22.2. В графике (плане) использования зон ограничения полетов в интересах выполнения полетов воздушных судов вне районов аэродромов дополнительно указываются данные об использовании маршрутов полетов воздушных судов.

22.3. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы с получением графика (плана) использования зоны ограничения полетов направляют в орган аэронавигационной информации представление на издание извещения NOTAM и опубликовывают в сети Интернет информацию об ее активизации, а также информацию об ограничениях на маршрутах обслуживания воздушного движения, связанных с полетами воздушных судов вне района аэродрома, информируют главный центр Единой системы и районные центры Единой системы своей зоны Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

22.4. Корректировка периода активизации зоны ограничения полетов допускается при предтактическом планировании использования воздушного пространства в соответствии с планом использования воздушного пространства в пределах заявленной ранее даты.

23. На этапе стратегического планирования осуществляется согласование запуска шаров-зондов (ракет-зондов, радиозондов, шаров-пилотов и подобных материальных объектов).

23.1. Согласование запусков шаров-зондов, осуществляемых в единые международные сроки с целью получения метеорологических данных о состоянии атмосферы, производится на основании расписаний (выписок из годовых планов).

Расписания (выписки из годовых планов) представляются территориальными органами Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в зональные, региональные центры Единой системы, а также в штабы командований Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны ежегодно, до 15 декабря.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

Об изменении расписания запусков шаров-зондов сообщается не позднее чем за 15 суток.

23.2. Согласование разовых запусков шаров-зондов производится на основании планов использования воздушного пространства, которые представляются в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы не позднее чем за трое суток до времени запуска. При этом зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

доводят расписания (выписки из годовых планов) запуска шаров-зондов, изменения к ним, а также планы использования на разовые запуски до районных центров Единой системы своей зоны Единой системы;

определяют запреты и ограничения на маршрутах обслуживания воздушного

движения, в районах аэродромов для их учета при организации потоков воздушного движения.

24. На основании сообщений о планах полетов воздушных судов и планах использования воздушного пространства для осуществления деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, информации об устанавливаемых запретах и ограничениях в воздушном пространстве, а также статистических данных о ранее имевшей место фактической интенсивности воздушного движения главный центр Единой системы формирует прогноз потребностей воздушного пространства для обеспечения воздушного движения на каждые предстоящие сутки.

При составлении вышеуказанного прогноза потребностей воздушного пространства необходимо учитывать технические возможности аэропортов.

25. Исходя из прогноза потребностей воздушного пространства для обеспечения воздушного движения на каждые предстоящие сутки, главный центр Единой системы определяет соотношение потребностей воздушного движения и заявленной пропускной способности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

26. В случае превышения потребностей воздушного движения над заявленной пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) главный центр Единой системы с участием зональных центров Единой системы, региональных центров Единой системы разрабатывает, координирует и применяет стратегические меры по организации потоков воздушного движения, к которым относятся:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

информирование органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) для разработки мер по увеличению их пропускной способности;

подготовка предложений по организации воздушного пространства;

корректировка пространственных и временных характеристик заявленного пользователем маршрута полета в воздушном пространстве Российской Федерации в соответствии с государственными приоритетами его использования, а также с учетом заявленной пропускной способности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

III. Организация предтактического планирования использования воздушного пространства

27. Предтактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется главным центром Единой системы, зональными, региональными и районными центрами Единой системы накануне дня использования воздушного пространства с целью распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте (далее - распределение воздушного пространства), включая распределение воздушного пространства маршрутов обслуживания воздушного движения между воздушными судами в потоке воздушного движения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

28. Распределение воздушного пространства представляет собой процесс, в ходе которого центрами Единой системы определяются условия использования воздушного пространства на предстоящие сутки исходя из поступивших сообщений о представленных планах полетов воздушных судов в классах воздушного пространства A и C, о планах полетов беспилотных летательных аппаратов, о планах использования воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, а также установление запретов и ограничений в воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности его использования.

29. В результате предтактического планирования использования воздушного пространства в главном, зональных, региональных и районных центрах Единой системы формируется суточный план использования воздушного пространства, который доводится до органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) или пользователей

воздушного пространства, деятельность которых не связана с полетами воздушных судов.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

Информация из суточного плана центра Единой системы содержит разрешение и условия использования воздушного пространства, в соответствии с которыми орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) на основании запроса командира воздушного судна выдает диспетчерское разрешение.

Для непосредственного осуществления деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, основанием служит разрешение и условия использования воздушного пространства, полученные от соответствующего центра Единой системы.

30. Суточный план главного центра Единой системы представляет собой совокупность информации о планах полетов воздушных судов, включая полеты воздушных судов по международному и внутреннему расписанию, и разрешений на использование воздушного пространства для их выполнения на предстоящие сутки.

Абзацы второй - третий утратили силу. - Приказ Минтранса России от 25.12.2018 N 474.

31. Суточный план зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы представляет собой совокупность информации:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

о планах полетов воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов;

о планах использования воздушного пространства при осуществлении деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов, в границах зоны Единой системы (только для зональных центров, не имеющих в границах своей зоны районного центра Единой системы);

разрешений на использование воздушного пространства на предстоящие сутки для выполнения указанных в предыдущем подпункте полетов и деятельности;

о планах полетов воздушных судов и разрешениях на использование воздушного пространства для их выполнения, полученных от главного центра Единой системы в части, касающейся воздушного пространства зоны Единой системы.

32. Суточный план районного центра Единой системы представляет собой совокупность информации:

о планах полетов воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов, а также о планах на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов, и разрешений на использование воздушного пространства для их выполнения в соответствии с Федеральными правилами;

о планах полетов воздушных судов, беспилотных летательных аппаратов и о разрешениях на использование воздушного пространства для их выполнения, полученных от зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы в части, касающейся воздушного пространства района Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

33. При осуществлении предтактического планирования использования воздушного пространства главный центр Единой системы:

принимает планы использования воздушного пространства на осуществление деятельности на предстоящие сутки, а также проверяет их соответствие установленной структуре воздушного пространства и формализации;

составляет, анализирует и координирует план использования воздушного пространства на предстоящие сутки (суточный план);

выдает разрешение на использование воздушного пространства в соответствии с Федеральными правилами;

доводит суточный план, установленные запреты и ограничения в использовании воздушного пространства на предстоящие сутки до зональных центров Единой системы, региональных центров Единой системы, а также взаимодействующего органа противовоздушной обороны;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

разрабатывает, координирует и применяет предтактические меры по организации потоков воздушного движения в соответствии с заявленными потребностями воздушного движения и пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также запретами и ограничениями, влияющими на потоки воздушного движения.

34. При осуществлении предтактического планирования использования воздушного пространства зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

принимает планы использования воздушного пространства на осуществление деятельности на предстоящие сутки, а также проверяет их соответствие установленной структуре воздушного пространства и формализации;

размещает в сети Интернет информацию обо всех имеющихся на предстоящие сутки запретах и ограничениях относительно воздушного пространства зоны ответственности, где установлен класс G;

составляет, анализирует и корректирует суточный план с включением в него планов использования воздушного пространства, полученных из главного центра Единой системы и смежных зональных центров Единой системы;

рассылает выписки из суточного плана в районные центры Единой системы в части, их касающейся;

выдает разрешение на использование воздушного пространства в соответствии с Федеральными правилами;

доводит суточный план, установленные запреты и ограничения в использовании воздушного пространства на предстоящие сутки до взаимодействующего органа противовоздушной обороны;

разрабатывает, координирует и применяет предтактические меры по организации потоков воздушного движения в соответствии с заявленными потребностями воздушного движения и пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также запретами и ограничениями, влияющими на потоки воздушного движения.

35. При осуществлении предтактического планирования использования воздушного пространства районный центр Единой системы:

принимает от зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы информацию из суточного плана использования воздушного пространства зоны Единой системы относительно своего района ответственности;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

разрабатывает условия на использование воздушного пространства района ответственности при выполнении полетов воздушными судами вне маршрутов обслуживания воздушного движения, беспилотными летательными аппаратами в классах воздушного пространства A, C и G, а также на осуществление деятельности, не связанной с полетами воздушных судов;

по запросу выдает разрешение на использование воздушного пространства в соответствии с Федеральными правилами;

обеспечивает применение разработанных главным, зональным, региональным центрами Единой системы предтактических мер организации потоков воздушного движения в части пропускной способности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) района ответственности;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

контролирует состояние пропускной способности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) своего района, рассчитывает изменения нормативов пропускной способности, доводит их до своего зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

36. В ходе предтактического планирования использования воздушного пространства

оперативными органами Единой системы обеспечивается предтактическая деятельность по организации потоков воздушного движения на предстоящие сутки по маршрутам обслуживания воздушного движения:

определяется поток воздушного движения, в котором учитываются данные повторяющихся планов полетов относительно предстоящих суток, а также сообщения о представленных планах полетов на предстоящие сутки, поступившие в оперативные органы Единой системы при стратегическом и предтактическом планировании использования воздушного пространства;

с учетом пространственных и временных характеристик потока воздушного движения определяется его соответствие заявленной пропускной способности органов обслуживания воздушного движения, при этом в обязательном порядке учитываются установленные запреты и ограничения, влияющие на маршруты обслуживания воздушного движения и районы аэродромов гражданской авиации.

37. Распределение воздушного пространства на маршрутах обслуживания воздушного движения при формировании потока воздушного движения на предстоящие сутки осуществляется в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства.

38. По каждому поступившему в главный центр Единой системы сообщению о представленном плане международного полета либо внутреннего полета в воздушном пространстве более одной зоны Единой системы в случае, если указанные полеты выполняются по маршрутам обслуживания воздушного движения, проводится анализ их влияния на загрузку органов обслуживания воздушного движения.

Анализ влияния внутренних полетов на загрузку органов обслуживания воздушного движения при выполнении их в пределах одной зоны Единой системы по маршрутам обслуживания воздушного движения осуществляют зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

39. При выявлении превышения объемов воздушного движения над нормативами пропускной способности органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) главный или зональный, региональный центры Единой системы разрабатывают по согласованию с заинтересованными органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и применяют (доводят) предтактические меры организации потоков воздушного движения:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

информирует орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) о необходимости разработки мер по увеличению заявленной пропускной способности в предстоящие сутки;

либо определяет по согласованию с пользователем воздушного пространства возможные изменения в заявленные условия на выполнение полетов, в том числе изменение маршрута полета или его временных характеристик (время вылета или время посадки воздушного судна).

39.1. При реализации процедур обеспечения предтактической деятельности по организации потоков воздушного движения центры Единой системы и органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) применяют формализованные сообщения, касающиеся обслуживания воздушного движения и указанные в табеле сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

39.2. В случае применения предтактических мер организации потоков воздушного движения в отношении планируемого полета воздушного судна пользователю воздушного пространства или его представителю необходимо через орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета:

отменить представленный план полета воздушного судна, ранее поданный в главный или зональный, региональный центры Единой системы;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

подать в главный или зональный, региональный центры Единой системы новый представленный план полета воздушного судна с указанием в нем условий полета, согласованных с соответствующим центром Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

39.3. Регулирующие меры в ходе предтактического планирования использования воздушного пространства при обеспечении организации потоков воздушного движения не применяются к полетам воздушных судов:

под литером «А», «К» и «ПК»;

в интересах поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ;

для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, в медицинских и других гуманитарных целях;

в особых условиях;

с особыми случаями в полете;

подвергшимся незаконному вмешательству;

государственной и экспериментальной авиации, вылетающих с аэродромов, на которых не применяются процедуры и правила, определенные для аэродромов гражданской авиации.

40. В отношении полетов воздушных судов вне маршрутов обслуживания воздушного движения предтактическое планирование использования воздушного пространства реализуется:

для аэродромных полетов воздушных судов государственной и экспериментальной авиации, в ходе которых предполагается использование зон ограничения полетов;

для перелетов и внеаэродромных полетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации;

полетов воздушных судов при выполнении авиационных работ в приграничной полосе;

полетов воздушных судов при выполнении авиационных работ и парашютных прыжков, а также демонстрационных полетов над населенными пунктами.

40.1. Во всех случаях, указанных в пункте 40 настоящих Правил, пользователи воздушного пространства направляют сообщения о представленном плане полета воздушного судна в сроки, обеспечивающие его поступление накануне дня выполнения полетов:

в главный центр Единой системы до 14.00 московского времени при выполнении полетов в воздушном пространстве более двух зон Единой системы;

в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы до 16.00 местного времени при выполнении полетов в воздушном пространстве одной или двух смежных зон Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

40.2. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы при получении представленного плана на аэродромные полеты воздушных судов государственной и экспериментальной авиации, в ходе которых предполагается использование зон ограничения полетов и маршрутов полетов, выходящих за пределы района аэродрома, проверяет соответствие информации, указанной в нем, с информацией ранее опубликованного соответствующего извещения NOTAM.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

40.2.1. В случае необходимости корректировки данных о зонах ограничения и маршрутах, выходящих за пределы района аэродрома, пользователь воздушного пространства согласовывает их с зональным центром Единой системы, региональным центром Единой системы, которые направляют в орган аэронавигационной информации представление на изменение извещения NOTAM.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

Изменения извещения NOTAM по срокам активизации зоны ограничения полетов

и по времени использования маршрутов, выходящих за пределы района аэродрома, допускается в пределах даты спланированных полетов.

40.2.2. Представленный план на аэродромные полеты включается в суточный план зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы и направляется в районный центр Единой системы, в районе ответственности которого находится аэродром выполнения полетов.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

Кроме того, представленный план на аэродромные полеты направляется в другой районный центр Единой системы, если зона ограничения полетов и/или маршрут полета заходят в воздушное пространство его района ответственности.

40.2.3. Разрешение на использование воздушного пространства для аэродромных полетов, в ходе которых предполагается использование зон ограничения полетов и маршрутов полетов, выходящих за пределы района аэродрома, формируется районным центром Единой системы и может быть выдано органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома накануне дня проведения полетов.

40.3. Представленные планы полетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации, для осуществления перелетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения направляются на этапе предтактического планирования использования воздушного пространства в главный центр или зональный, региональный центры Единой системы накануне дня перелета.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

Данные о маршруте перелета и порядке обслуживания воздушного движения в указанных планах полетов воздушных судов соответствуют данным, согласованным в ходе стратегического планирования использования воздушного пространства.

40.3.1. В случае если представленный план полета воздушного судна предусматривает изменения условий перелета относительно согласованного ранее маршрута перелета и порядка обслуживания воздушного движения, главный или зональный, региональный центры Единой системы уточняют и корректируют при необходимости условия на использование воздушного пространства.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

40.3.2. Разрешение и условия на использование воздушного пространства для перелетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации, зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы доводят:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

до районных центров Единой системы и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), под непосредственным управлением которых будет осуществляться перелет;

до органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродромов вылета, посадки и запасных аэродромов по маршруту полета.

40.4. Разрешение и условия на использование воздушного пространства при выполнении авиационных работ в приграничной полосе выдается соответствующими центрами Единой системы на этапе предтактического планирования использования воздушного пространства на основании представленного плана полета воздушного судна, а также разрешения территориального органа Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

Информация о разрешении территориального органа Федеральной службы безопасности Российской Федерации в виде копии документа предоставляется пользователем воздушного пространства в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

40.5. Разрешение и условия на использование воздушного пространства при

выполнении авиационных работ и парашютных прыжков, а также демонстрационных полетов над населенными пунктами выдается соответствующими оперативными органами Единой системы на основании представленного плана полета воздушного судна, который должен быть подан на этапе предтактического планирования использования воздушного пространства, а также разрешения соответствующего органа местного самоуправления.

Информация о разрешении органа местного самоуправления в виде копии документа предоставляется пользователем воздушного пространства в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

41. Разрешение и условия на использование воздушного пространства для полетов беспилотных летательных аппаратов формируются на этапе предтактического планирования в соответствии с сообщением о плане полета, поданным в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы накануне дня использования воздушного пространства, за исключением случаев, когда полеты беспилотного летательного аппарата осуществляются в классах воздушного пространства А и С согласно пункту 114 Федеральных правил.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

При этом включению в суточный план зонального, регионального и районного центров Единой системы в ходе предтактического планирования использования воздушного пространства подлежит план полета беспилотного летательного аппарата в следующих случаях:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

если для его обеспечения установлен временный или местный режим;

если район его планируемых полетов находится в границах воздушного пространства классов А и С, где будут установлены кратковременные ограничения, а сам полет будет выполняться в целях обороны, государственной и общественной безопасности, а также проведения поисково-спасательных мероприятий и оказания помощи при стихийных бедствиях и чрезвычайных ситуациях.

42. Предтактическое планирование использования воздушного пространства в отношении:

проведения на полигонах стрельб, пусков ракет, бомбометаний, десантирования;

проведения противоградовых стрельб;

проведения работ с боеприпасами на объектах их хранения;

осуществления научных исследований в атмосфере;

проведения взрывных работ;

иных видов деятельности по использованию воздушного пространства, не связанных с полетами воздушных судов, осуществляется на основании планов на соответствующие виды деятельности или данных из расписаний (годовых планов) такой деятельности, а также условий предварительного установления зон ограничения полетов либо опасных зон над открытым морем.

43. Предтактическое планирование использования воздушного пространства в отношении полетов дирижаблей и пилотируемых аэростатов в воздушном пространстве классов А и С осуществляется на основании представленного плана полета.

44. На этапе предтактического планирования использования воздушного пространства оперативными органами Единой системы уточняются сведения, необходимые для обеспечения противоградовых стрельб, ограничения на маршрутах обслуживания воздушного движения, уточняется порядок взаимодействия с оперативной группой, проводящей стрельбы.

IV. Организация тактического (текущего) планирования использования воздушного пространства

45. Тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства

(далее - тактическое планирование) осуществляется главным центром Единой системы, зональными, региональными и районными центрами Единой системы в процессе выполнения суточного плана путем перераспределения воздушного пространства по месту, времени и высоте (далее - перераспределение воздушного пространства) с целью обеспечения безопасности спланированной деятельности и деятельности, планы которой поступают в текущие сутки.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

46. При тактическом планировании главный центр Единой системы:

принимает планы использования воздушного пространства на текущие сутки, а также проверяет их соответствие установленной структуре воздушного пространства и формализации;

осуществляет реализацию плана использования воздушного пространства на текущие сутки (текущий суточный план) и координирует его в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами;

выдает разрешение на использование воздушного пространства в соответствии с Федеральными правилами;

доводит дополнения и изменения текущего суточного плана, установленные запреты и ограничения в использовании воздушного пространства до взаимодействующего органа противовоздушной обороны и осуществляет с ним координацию по вопросам пересечения государственной границы Российской Федерации, а также контроля за соблюдением Федеральных правил;

реализует и координирует применение тактических мер по организации потоков воздушного движения в соответствии с заявленными потребностями воздушного движения и пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также запретами и ограничениями, влияющими на потоки воздушного движения, складывающейся воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановкой.

47. При тактическом планировании зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

осуществляет реализацию плана использования воздушного пространства на текущие сутки (текущий суточный план) и координирует его в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами;

принимает планы использования воздушного пространства на осуществление деятельности на текущие сутки, а также проверяет их соответствие установленной структуре воздушного пространства и формализации;

при необходимости дополняет в сети Интернет информацию о запретах и ограничениях относительно воздушного пространства зоны ответственности, где установлен класс G;

выдает разрешение на использование воздушного пространства в соответствии с Федеральными правилами;

принимает и передает в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), осуществляющие полетно-информационное обслуживание в классе воздушного пространства G, и органы противовоздушной обороны соответствующие уведомления об использовании воздушного пространства;

осуществляет реализацию тактических мер организации потоков воздушного движения;

доводит дополнения и изменения текущего суточного плана, установленные запреты и ограничения в использовании воздушного пространства до взаимодействующего органа противовоздушной обороны и осуществляет с ним координацию по вопросам контроля за соблюдением Федеральных правил;

разрабатывает, координирует и применяет тактические меры по организации потоков воздушного движения в соответствии с заявленными потребностями воздушного движения и пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), а также запретами и ограничениями, влияющими на потоки воздушного движения, складывающейся воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановкой.

Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы, не имеющие в границах своей зоны районного центра Единой системы, выполняют дополнительно основные задачи по организации планирования использования воздушного пространства, предусмотренные для районного центра Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

48. При тактическом планировании районный центр Единой системы:

получает от зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы выписку из суточного плана использования воздушного пространства относительно своего района ответственности и изменения в текущий суточный план;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

разрабатывает условия на использование воздушного пространства района ответственности при выполнении полетов воздушными судами вне маршрутов обслуживания воздушного движения беспилотными летательными аппаратами в классах воздушного пространства A, C и G, а также на осуществление деятельности, не связанной с полетами воздушных судов;

выдает разрешение на использование воздушного пространства в соответствии с Федеральными правилами;

реализует предтактические и тактические меры по организации потоков воздушного движения;

координирует реализацию органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) тактических мер по организации потоков воздушного движения и информирует об их выполнении зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

контролирует состояние пропускной способности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) своего района, рассчитывает изменения нормативов пропускной способности и доводит их до своего зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

обеспечивает применение разработанных главным, зональным, региональным центрами Единой системы предтактических мер организации потоков воздушного движения в части заявленной пропускной способности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) района ответственности.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

49. В ходе предтактического планирования использования воздушного пространства обеспечивается тактическая деятельность по организации потоков воздушного движения на маршрутах обслуживания воздушного движения исходя из информации суточного плана и сообщений о представленных планах полетов воздушных судов, поступивших в главный или зональный, региональный центры Единой системы:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

на международные и внутренние полеты воздушных судов по расписанию регулярных воздушных перевозок;

на международные и внутренние полеты воздушных судов с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок;

на международные полеты по маршрутам обслуживания воздушного движения;

на внутренние полеты по маршрутам обслуживания воздушного движения вне расписания регулярных воздушных перевозок.

49.1. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна на выполнение международного полета или внутреннего полета по расписанию регулярных воздушных перевозок должно поступить в главный центр Единой системы не менее чем за 1 час до расчетного времени отправления воздушного судна.

(п. 49.1 в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 474)

49.2. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна на выполнение международного полета с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок или на выполнение разового международного полета по маршрутам обслуживания воздушного движения должно поступить в главный центр Единой системы не менее чем за три часа до вылета.

Отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок считается:

полет с задержкой вылета более чем на 30 минут относительно времени, утвержденного в расписании регулярных воздушных перевозок;

полет с изменением опознавательного индекса воздушного судна, типа воздушного судна и категории турбулентного следа, допуска к полетам в RVSM, аэродрома вылета, времени уборки колодок, маршрута полета и коридоров пересечения государственной границы Российской Федерации (при международных полетах), а также аэродрома назначения.

49.3. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна на выполнение внутреннего полета по маршрутам обслуживания воздушного движения вне расписания регулярных воздушных перевозок в воздушном пространстве более одной зоны Единой системы должно поступить в главный центр Единой системы не менее чем за три часа до вылета.

49.4. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна на выполнение внутреннего полета по маршрутам обслуживания воздушного движения вне расписания регулярных воздушных перевозок в воздушном пространстве одной зоны Единой системы должно поступить в зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы не менее чем за час до вылета.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

50. Обеспечение тактической деятельности по организации потоков воздушного движения осуществляется на основе анализа потоков воздушного движения по маршрутам обслуживания воздушного движения в соответствии с суточным планом и изменениями к нему, заявленной пропускной способности органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), с учетом запретов и ограничений, складывающейся воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановки.

50.1. Главный центр, зональный, региональный центры Единой системы при получении сообщения о представленном плане полета воздушного судна осуществляют анализ влияния этого полета на загрузку органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и выявляют те органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), заявленная пропускная способность которых может быть превышена.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

50.2. В случае ожидаемого превышения заявленной пропускной способности органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) главный или зональный, региональный центры Единой системы разрабатывают и применяют тактические меры организации потоков воздушного движения:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

информирует органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) об ожидаемом превышении потребности над заявленной пропускной способностью и совместно вырабатывают меры, направленные на ее повышение;

направляет пользователю воздушного пространства предложения на изменение заявленных в плане полета воздушного судна условий использования воздушного пространства (место, время, высота).

50.3. Тактические меры организации потоков воздушного движения доводятся до оперативных органов Единой системы, в районе ответственности которых указанные меры должны быть реализованы, органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродромов в виде формализованных сообщений согласно табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденному в установленном порядке.

50.4. В случае применения тактических мер организации потоков воздушного движения в отношении планируемого полета воздушного судна пользователю воздушного пространства необходимо:

отменить представленный план полета, сообщение о котором ранее было подано в главный или зональный, региональный центры Единой системы;

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

подать новое сообщение о представленном плане полета воздушного судна с условиями использования воздушного пространства, согласованными центром Единой системы;

обеспечить выполнение полета в соответствии с выданными главным или зональным, региональным центрами Единой системы условиями использования воздушного пространства (место, время и высота).

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

50.5. Разрешение на использование воздушного пространства для выполнения полета воздушного судна по маршруту обслуживания воздушного движения передается главным или зональным, региональным центрами Единой системы в органы обслуживания воздушного движения, которые будут задействованы для его аэродромного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода, районного диспетчерского обслуживания на аэродромах вылета, посадки, запасных аэродромах и на маршруте полета.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

50.6. Разрешение на использование воздушного пространства передается главным или зональным, региональным центрами Единой системы органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома в виде формализованного сообщения по авиационной наземной сети данных и телеграфных сообщений согласно табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденному в установленном порядке.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

На аэродромы, где не функционирует авиационная наземная сеть передачи данных и телеграфных сообщений, доведение разрешения на использование воздушного пространства органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома осуществляется районным центром Единой системы, в районе ответственности которого находится аэродром, с использованием телефонной сети связи общего пользования.

Правила, указанные в настоящем пункте, применяются для обеспечения полета воздушного судна государственной авиации по маршрутам обслуживания воздушного движения с учетом того, что взаимодействие органов управления полетами аэродромов государственной авиации по вопросам согласования приема и выпуска в полет воздушных судов осуществляется в порядке, установленном для государственной авиации.

51. Тактическое планирование при полетах воздушных судов вне маршрутов обслуживания воздушного движения и осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов, включает в себя:

уточнение, дополнение и корректировку текущего суточного плана использования воздушного пространства для обеспечения спланированной деятельности и деятельности, сообщения о которой поступают в текущие сутки;

выдачу разрешений на использование воздушного пространства;

контроль выполнения планов использования воздушного пространства;

прием уведомлений о выполнении полетов и доведение их органам обслуживания воздушного движения, осуществляющим полетно-информационное обслуживание и

аварийное оповещение в воздушном пространстве класса G.

51.1. Главный центр Единой системы дополняет свой суточный план при получении:

не менее чем за шесть часов до вылета - сообщения о представленном плане полета воздушного судна вне маршрутов обслуживания воздушного движения, если указанный полет осуществляется по правилам полетов по приборам (за исключением перелетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения и внеаэродромных полетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации) в воздушном пространстве трех и более зон Единой системы;

не менее чем за три часа до вылета - сообщения о представленном плане полета воздушного судна на выполнение полета вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве трех и более зон Единой системы.

51.2. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы дополняют свои суточные планы при получении:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

не менее чем за три часа до вылета - сообщения о представленном плане полета воздушного судна на выполнение полета вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам полетов по приборам (за исключением перелетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения и внеаэродромных полетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации) в воздушном пространстве двух или одной зоны Единой системы;

не менее чем за час до вылета - сообщения о представленном плане полета воздушного судна на выполнение полета вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве двух или одной зоны Единой системы.

51.3. Районный центр Единой системы дополняет свой суточный план использования воздушного пространства при получении:

не менее чем за три часа до вылета - сообщения о представленном плане полета воздушного судна на выполнение полета вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам полетов по приборам (за исключением перелетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения и внеаэродромных полетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации) в воздушном пространстве района Единой системы или двух смежных районов Единой системы одной зоны Единой системы;

не менее чем за час до вылета - сообщения о представленном плане полета воздушного судна на выполнение полета вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам визуальных полетов в воздушном пространстве района Единой системы или двух смежных районов Единой системы одной зоны Единой системы;

не менее чем час до их начала - сообщения о представленном плане на выполнение аэродромных полетов в пределах заявленного регламента работы аэродрома (посадочной площадки);

не менее чем за три часа до начала полетов - плана полета беспилотного летательного аппарата в целях обороны, государственной и общественной безопасности, а также проведения поисково-спасательных мероприятий и оказания помощи при стихийных бедствиях и чрезвычайных ситуациях.

Указанные в настоящем пункте представленные планы полетов воздушных судов поступают в районный центр Единой системы от зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

51.4. Разрешение на использование воздушного пространства для полета воздушного судна вне маршрутов обслуживания воздушного движения передается в

органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), которые будут задействованы для его аэродромного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода, районного диспетчерского обслуживания на аэродромах вылета, посадки, запасных аэродромах и на маршруте полета.

51.5. Разрешение на использование воздушного пространства передается главным (зональным, региональным, районным) центром Единой системы органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома в виде сообщения по авиационной наземной сети данных и телеграфных сообщений согласно табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденному в установленном порядке.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

На аэродромы или посадочные площадки, где не функционирует авиационная наземная сеть передачи данных и телеграфных сообщений, доведение разрешения на использование воздушного пространства органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома либо посадочной площадки осуществляется районным центром Единой системы, в районе ответственности которого находится аэродром, с использованием телефонной сети связи общего пользования.

В случаях если вылет воздушного судна организуется с аэродрома или посадочной площадки, где не предоставляется аэродромное диспетчерское обслуживание, районный центр Единой системы выдает разрешение и условия на использование воздушного пространства командиру воздушного судна по его запросу перед вылетом.

52. Органы обслуживания воздушного движения аэродрома сообщают в центр Единой системы не позднее:

пяти минут после запланированного начала деятельности: о фактическом времени начала деятельности; о задержке, переносе или отмене деятельности;

десяти минут после окончания деятельности: об окончании деятельности; о перерывах в аэродромных полетах более чем на час;

немедленно после истечения расчетного времени посадки воздушного судна или при неприбытии его на аэродром назначения, если отсутствует информация о местонахождении этого воздушного судна.

52.1. Пользователи воздушного пространства начинают свою деятельность в течение 30 минут от запланированного времени ее начала или от времени, указанного центром Единой системы.

Если в течение этого времени деятельность не начата, пользователю воздушного пространства необходимо информировать оперативный орган Единой системы и получить скорректированные условия на использование воздушного пространства либо отменить ранее поданный план использования воздушного пространства.

52.2. Орган обслуживания воздушного движения аэродрома государственной или экспериментальной авиации, на котором предусмотрена промежуточная посадка воздушного судна, не позднее чем через 20 минут с момента получения запроса о приеме, сообщает в районный центр Единой системы решение старшего авиационного начальника аэродрома о приеме воздушного судна.

53. Тактическое планирование деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с полетами воздушных судов, осуществляется в соответствии с информацией суточного плана.

53.1. Пункт запуска шаров-зондов запрашивает разрешение на использование воздушного пространства в районном центре Единой системы не более чем за четыре часа и не менее чем за два часа до запланированного времени запуска.

Если в указанный срок запрос на использование воздушного пространства или уведомление о переносе времени запуска в районный центр Единой системы не поступили, запуск шара-зонда запрещается.

53.2. Разрешение на использование воздушного пространства районный центр Единой системы дает пункту запуска не менее чем за час до запланированного времени разового запуска шара-зонда.

53.3. В случае задержки запуска шара-зонда свыше 5 минут запуск может быть осуществлен только после получения дополнительного разрешения от районного центра Единой системы.

53.4. После запуска шара-зонда пункт запуска сообщает районному центру Единой системы фактическое время запуска и дополнительно по запросу высоту полета шара-зонда - его азимут и дальность от пункта запуска и предполагаемое смещение шара-зонда.

53.5. Проведение стрельб, пусков ракет, бомбометаний, взрывных работ, иной деятельности, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, а также другой аналогичной деятельности для обеспечения безопасного использования воздушного пространства выполняется в соответствии с текущим суточным планом использования воздушного пространства в зонах ограничения полетов.

Разрешение на использование воздушного пространства при осуществлении указанной деятельности районный центр Единой системы выдает не менее чем за час до запланированного времени начала стрельб, пусков, взрывов.

53.6. На основании прогноза и фактического развития градовых процессов план проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ на проведение противоградовых стрельб подается в районный центр Единой системы не позднее чем за два часа до предполагаемого времени начала проведения противоградовых стрельб.

53.7. После получения плана проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ районный центр Единой системы разрабатывает (уточняет разработанные ранее) кратковременные ограничения и доводит их до заинтересованных органов не менее чем за час до начала проведения противоградовых стрельб.

53.8. При отмене или переносе времени начала (окончания) противоградовых стрельб руководитель стрельб немедленно информирует об этом районный центр Единой системы и сообщает новое время их начала и окончания.

53.9. При возникновении срочной необходимости проведения противоградовых стрельб руководитель стрельб запрашивает разрешение на проведение стрельб без подачи плана проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ.

В этом случае районный центр Единой системы с учетом воздушной обстановки незамедлительно вводит кратковременные ограничения и после вывода всех воздушных судов из района противоградовых стрельб дает разрешение на проведение противоградовых стрельб.

53.10. Проведение противоградовых стрельб запрещается в случаях:

полетов воздушных судов и другой деятельности, осуществляемой в целях выполнения боевых и оперативных задач по охране интересов государства;

полетов воздушных судов и другой деятельности, осуществляемой в целях поиска и эвакуации экипажей космических кораблей, проведения поисково-спасательных работ, а также при оказании помощи при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей.

53.11. При принятии решения на производство полетов аэростатов организация, проводящая полеты, запрашивает у районного центра Единой системы разрешение на использование воздушного пространства не более чем за четыре часа и не менее чем за два часа до запуска аэростата по прогностическим маршрутам, уточненным метеорологическими службами.

53.12. Районный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства для полета аэростата не менее чем за час до начала запланированного или скорректированного времени начала полета.

53.13. При неблагоприятных метеоусловиях организация, производящая запуск аэростата, обязана сообщить в районный центр Единой системы о переносе времени запуска (подъема) аэростата не позднее чем за 30 минут до запланированного времени запуска (подъема).

V. Взаимодействие при планировании и координировании использования воздушного пространства

54. Взаимодействие между главным центром, зональными, региональными и районными центрами Единой системы осуществляется в соответствии с технологиями работы должностных лиц их дежурных смен.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

55. Взаимодействие главного, зональных, региональных и районных центров Единой системы с органами обслуживания воздушного движения (управления полетами), предоставляющими аэродромное диспетчерское обслуживание, обеспечивается специализированными структурными подразделениями в их составе - группами обеспечения планирования воздушного движения, которые решают следующие задачи:

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

направление в оперативные органы Единой системы сообщений о планах полетов воздушных судов, а также другой информации о движении воздушных судов в районе аэродрома согласно табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утвержденному в установленном порядке;

формирование суточного плана воздушного движения в районе аэродрома, его согласование и координация с центрами Единой системы, в том числе по вопросам организации потоков воздушного движения;

обеспечение органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) информацией о разрешениях на использование воздушного пространства, о запретах и ограничениях на использование воздушного пространства района аэродрома и смежных с ним зон и районов обслуживания воздушного движения;

координация вопросов воздушного движения со службами аэродромного обеспечения и органами предполетного информационного обслуживания экипажей воздушных судов (брифинг).

56. Взаимодействие главного, зональных, региональных и районных центров Единой системы с органами авиационного поиска и спасания осуществляется в целях аварийного оповещения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

Планирование и координирование использования воздушного пространства в отношении полетов воздушных судов для поиска и спасания реализуется в соответствии с государственными приоритетами.

Обмен оперативной информацией об аварийных ситуациях с воздушными судами, находящимися в полете, и о других чрезвычайных ситуациях в воздушном пространстве осуществляется согласно табелю сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

57. Взаимодействие главного, зональных, региональных и районных центров Единой системы с органами противовоздушной обороны осуществляется в целях контроля за соблюдением требований Федеральных правил согласно разделу VII Федеральных правил.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

Главный, зональные, региональные и районные центры Единой системы информируют органы противовоздушной обороны о планах (расписаниях, графиках) использования воздушного пространства, а также о движении воздушных судов с использованием средств информационно-технического взаимодействия Федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации.

(в ред. Приказа Минтранса России от 26.06.2017 N 240)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 27 июня 2011 г. N 171

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ ПО РАЗРАБОТКЕ, УСТАНОВЛЕНИЮ, ВВЕДЕНИЮ И СНЯТИЮ ВРЕМЕННОГО И МЕСТНОГО РЕЖИМОВ, А ТАКЖЕ КРАТКОВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

В соответствии с пунктом 142 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649), приказываю:

Утвердить прилагаемую Инструкцию по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений.

Министр
И.Е.ЛЕВИТИН

Утверждены
Приказом Минтранса России
от 27 июня 2011 г. N 171

ИНСТРУКЦИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ, УСТАНОВЛЕНИЮ, ВВЕДЕНИЮ И СНЯТИЮ ВРЕМЕННОГО И МЕСТНОГО РЕЖИМОВ, А ТАКЖЕ КРАТКОВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

I. Общие положения

1. Настоящая Инструкция по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений (далее - Инструкция) разработана в соответствии с пунктом 142 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649) (далее - Федеральные правила).

2. Разработка, установление, введение и снятие временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений осуществляется главным центром, зональными, региональными и районными центрами Единой системы при планировании и координировании использования воздушного пространства.

(п. 2 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

3. Разработка, установление, введение и снятие временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений органами Единой системы, указанными в пункте 2 настоящей Инструкции и оснащенными комплексами средств автоматизации планирования использования воздушного пространства, осуществляется с использованием указанных комплексов.

4. Настоящая Инструкция обязательна для исполнения органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) и пользователями воздушного пространства.

II. Порядок разработки, установления, введения и снятия временного и местного режимов

5. Представления на установление временного и местного режимов подаются пользователями воздушного пространства по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений или на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение в соответствующие центры Единой системы.

В представлениях указывается достоверная и полная информация о планируемой деятельности по использованию воздушного пространства.

6. Разработка временного режима главным центром Единой системы или местного режима зональным и региональным центрами Единой системы начинается с получения представления от пользователя воздушного пространства, которое содержит следующую информацию:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

а) дата проведения мероприятия (не более трех основных и трех резервных дней) и вид деятельности;

б) при установлении временного или местного режимов для района проведения мероприятия:

границы района, обозначаемые в системе географических координат (градусы, минуты, секунды), и диапазон используемых высот (метры);

время начала и окончания мероприятия (всемирное координированное время);

предлагаемые эшелоны для полетов воздушных судов по маршрутам обслуживания воздушного движения и в районах гражданских аэродромов, находящихся в границах района проведения мероприятия;

предлагаемые ограничения в районах гражданских аэродромов (в случае, если деятельность по использованию воздушного пространства осуществляется в районе гражданского аэродрома на высотах от поверхности земли (воды) до эшелона 3050 м включительно в радиусах от контрольной точки аэродрома:

30 км - для аэродрома при внутренних полетах по расписанию,

50 км - для аэродрома, открытого для международных полетов);

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

резервный эшелон для обеспечения безопасности полетов в особых случаях при проведении мероприятия;

в) при установлении временного или местного режимов для обеспечения полетов воздушных судов по маршруту (маршрутам):

маршрут полета (маршруты полетов) воздушных судов шириной, установленной пунктом 28 Федеральных правил, с указанием пунктов маршрута в системе географических координат (градусы, минуты, секунды) для каждого из его участков, которые по своей длине эквивалентны участкам с полетным временем не более 25 минут;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

необходимый эшелон (диапазон эшелонов) для маршрута полета воздушных судов;

рубежи набора высоты и снижения на маршруте полета;

количество и типы воздушных судов;

количество групп воздушных судов, дистанции и интервалы между группами воздушных судов;

дистанции и интервалы между воздушными судами при выполнении групповых полетов;

время пролета (всемирное координированное время) воздушным судном каждого пункта маршрута, при выполнении групповых полетов - время пролета каждого пункта маршрута воздушным судном, следующим первым из группы;

участки маршрута полета воздушных судов с выключенной аппаратурой государственной радиолокационной системы опознавания;

участки маршрута полета воздушных судов, на которых планируется создание помех средствам радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, виды помех, типы средств радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи, подверженных воздействию помех;

время входа и выхода воздушных судов в воздушное пространство района гражданского аэродрома на высотах от поверхности земли (воды) до эшелона 3050 м включительно в радиусах от контрольной точки аэродрома:

30 км - для аэродрома при внутренних полетах по расписанию,

50 км - для аэродрома, открытого для международных полетов;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

г) разрешения на использование воздушного пространства запретных зон и зон ограничения, полученные в соответствии с Федеральными правилами;

д) данные о воздушных судах и аэродромах (вертодромах, посадочных площадках), с (на) которых разрешается их взлет (посадка) при проведении мероприятия;

е) порядок обслуживания воздушного движения (управления полетами) воздушных судов, участвующих в мероприятии, с указанием географического месторасположения пунктов управления, частот воздушной радиосвязи и порядка установления связи с ними;

ж) фамилия, имя, отчество, должность руководителя мероприятия и способ связи с ним;

з) фамилия, инициалы, должность лица, разработавшего представление на установление режима, и способ связи с ним.

Информация, указанная в подпунктах «б» и «в» настоящего пункта Инструкции,

должна учитывать максимальные отклонения материальных объектов от расчетной траектории движения с учетом правил эшелонирования, установленных Федеральными правилами.

К представлению на установление временного или местного режимов в отношении проверок боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны, учений, воздушных парадов и показов авиационной техники, при проведении которых планируются одновременные полеты воздушных судов с нескольких аэродромов и (или) по нескольким маршрутам, а также полеты с маневрированием в определенном районе в вертикальной и горизонтальной плоскостях, пользователем воздушного пространства прилагается карта (схема) с нанесенными на нее данными, указанными в подпунктах «б» и «в» настоящего пункта Инструкции, а также по усмотрению пользователя воздушного пространства другими данными, необходимыми для правильного понимания порядка проведения планируемого мероприятия.

7. При проведении мероприятия с участием нескольких пользователей воздушного пространства представление на установление временного или местного режима подается пользователем воздушного пространства, осуществляющим общую организацию проводимого мероприятия.

8. Представление на установление временного режима для обеспечения полета воздушного судна литера «А» направляется в главный центр Единой системы в порядке, определенном документами по организации и обеспечению полетов воздушных судов литера «А».

9. Представление на установление временного режима подается в сроки, обеспечивающие его поступление в главный центр Единой системы не позднее чем:

а) за три часа до необходимого времени введения в действие режима:

в отношении полета российского воздушного судна литера «А»;

в отношении полета воздушного судна, обеспечивающего специальную связь российского воздушного судна литера «А»;

в отношении полетов воздушных судов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведении поисково-спасательных работ;

б) за 12 часов до необходимого времени введения в действие режима:

в отношении полетов воздушных судов литера «А», кроме полетов российских воздушных судов литера «А», предусмотренных в подпункте «а» настоящего пункта Инструкции;

в отношении полетов воздушных судов для обеспечения специальных международных договоров Российской Федерации;

в) за 24 часа до необходимого времени введения в действие режима в отношении запуска и посадки космических объектов;

г) за двое суток до необходимого времени введения в действие режима в отношении выполнения полетов на испытания (исследования) авиационной и ракетной техники, на установление рекордов, на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны при условиях, что указанная деятельность будет осуществляться только в воздушном пространстве классов A и C;

д) за пять суток до необходимого времени введения в действие режима:

в отношении выполнения полетов на испытания (исследования) авиационной и ракетной техники, на установление рекордов, на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны в случаях необходимости осуществления указанной деятельности полностью или частично в воздушном пространстве класса G;

в отношении проведения учений, воздушных парадов и показов авиационной техники, осуществления иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

в отношении выполнения полетов беспилотных гражданских воздушных судов в

воздушном пространстве классов A и C.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

10. Представление на установление местного режима подается в сроки, обеспечивающие его поступление в соответствующий зональный или региональный центры Единой системы не позднее, чем:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

а) за три часа до необходимого времени введения в действие режима в отношении выполнения полетов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведение поисково-спасательных работ;

б) за 24 часа до необходимого времени введения в действие режима в отношении выполнения полетов на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны, если для их выполнения требуется нижнее воздушное пространство класса C, исключая воздушное пространство воздушных трасс и местных воздушных линий, открытых для международных полетов, а также районов аэродромов, открытых для выполнения международных полетов;

в) за трое суток до необходимого времени введения в действие режима:

в отношении выполнения полетов на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны, если для их выполнения требуется нижнее воздушное пространство классов C и G, исключая воздушное пространство воздушных трасс и местных воздушных линий, открытых для международных полетов, а также районов аэродромов, открытых для выполнения международных полетов;

в отношении проведения учений, воздушных стрельб, в случае осуществления иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

в отношении полетов беспилотных гражданских воздушных судов, если для их выполнения требуется нижнее воздушное пространство классов C и G, исключая воздушное пространство воздушных трасс и местных воздушных линий, открытых для международных полетов, а также районов аэродромов, открытых для выполнения международных полетов.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

11. Представление на установление временного или местного режимов не подлежит рассмотрению, если оно поступило в главный центр Единой системы или зональный (региональный) центр Единой системы в сроки, менее указанных в пунктах 9 и 10 настоящей Инструкции, а также если в нем не содержится информация, необходимая для определения места, времени и высоты установления запрещения использования воздушного пространства в соответствии с пунктом 6 настоящей Инструкции.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

В указанных случаях главный или зональный (региональный) центры Единой системы информируют пользователя воздушного пространства о мотивированном отказе в рассмотрении представления на установление временного или местного режимов не позднее двух часов после его получения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

12. При разработке временного или местного режимов должностные лица дежурных смен главного или зонального (регионального) центров Единой системы определяют:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

границы района воздушного пространства Российской Федерации, где в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства и представлением на установление временного или местного режимов запрещается или ограничивается деятельность пользователей воздушного пространства (далее - район временного или местного режимов);

время действия района временного или местного режимов;

временные изменения условий использования элементов структуры воздушного пространства, границы которых полностью или частично находятся в районе временного

или местного режимов.

13. В районе временного режима, устанавливаемого с целью частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства (место, время, высота), главным центром Единой системы выделяется:

для выполнения воздушными судами вылета и захода на посадку на аэродроме, открытом для международных полетов, воздушное пространство, ограниченное радиусом не менее 50 км от контрольной точки аэродрома и высотой верхнего эшелона, выделенного в районе временного режима для полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения;

для выполнения воздушными судами вылета и захода на посадку на аэродроме при внутренних полетах по расписанию, воздушное пространство, ограниченное радиусом не менее 30 км от контрольной точки аэродрома и высотой верхнего эшелона, выделенного в районе временного режима для полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения;

для полетов воздушных судов по маршрутам обслуживания воздушного движения - по два смежных эшелона в каждом из диапазонов: 900 - 3300 м, 4500 - 6000 м, а также две пары смежных эшелонов в диапазоне 8100 - 12100 м;

для полетов воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации, где установлены сокращенные интервалы вертикального эшелонирования - по три пары смежных эшелонов в диапазоне 8850 - 12500 м.

В каждом конкретном случае условия частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства в районе временного режима определяются главным центром Единой системы, исходя из возможности обеспечения безопасности использования воздушного пространства и задач, решаемых пользователем воздушного пространства, в интересах которого устанавливается режим.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

14. В районе местного режима, устанавливаемого с целью частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства (место, время, высота) зональным центром Единой системы или региональным центром Единой системы, выделяется:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

для выполнения воздушными судами вылета и захода на посадку на аэродроме при внутренних полетах по расписанию, воздушное пространство, ограниченное радиусом не менее 30 км от контрольной точки аэродрома и высотой верхнего эшелона, выделенного в районе местного режима для полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения;

для полетов воздушных судов по маршрутам обслуживания воздушного движения два смежных эшелона в диапазоне 900 - 3300 м и две пары смежных эшелонов в диапазоне 4500 - 7800 м.

В каждом конкретном случае условия частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства в районе местного режима определяются зональным или региональным центрами Единой системы, исходя из возможности обеспечения безопасности использования воздушного пространства и задач, решаемых пользователем воздушного пространства, в интересах которого устанавливается режим.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

15. Полное запрещение использования воздушного пространства района аэродрома, на который выполняются полеты по международному расписанию и (или) внутренние полеты по расписанию, допускается в случаях:

обеспечения полетов воздушных судов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведения поисково-спасательных работ;

проверок боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны;

обеспечения полета воздушного судна литера «А»;

обеспечения полетов воздушных судов, участвующих в воздушных парадах и

показах авиационной техники, а также иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.), организуемых в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

16. Время действия района временного или местного режимов, устанавливаемых для обеспечения полета воздушного судна по маршруту обслуживания воздушного движения, составляет период, начало и окончание которого соответствует:

при районном диспетчерском обслуживании без использования систем наблюдения воздушного движения - 20 минут до пролета и 15 минут после пролета воздушным судном каждой точки маршрута;

при районном диспетчерском обслуживании с использованием систем наблюдения воздушного движения, при диспетчерском обслуживании подхода и аэродромном диспетчерском обслуживании - 10 минут до пролета и 10 минут после пролета воздушным судном каждой точки маршрута.

Время действия района временного или местного режимов, устанавливаемых для обеспечения полета группы воздушных судов, дополнительно включает в себя значение периода времени, соответствующее дистанции между первым и замыкающим воздушными судами в группе.

17. Для обеспечения полетов воздушных судов литера «А» ширина района временного режима в горизонтальной плоскости, время действия, а также количество эшелонов (диапазон высот полета) соответствуют параметрам ширины маршрута и количеству эшелонов (диапазону высот полета), определенным документами по организации и обеспечению полетов воздушных судов литера «А».

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

18. Границы района временного или местного режимов для проведения учения или проверки боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны с выполнением полетов дежурных воздушных судов Вооруженных Сил Российской Федерации включают воздушное пространство, необходимое для их маневрирования в зонах дежурства в воздухе и действий по воздушным судам, имитирующим воздушные суда-нарушители.

На маршрутах полетов воздушных судов, задействованных в учении или проверке боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны, от аэродрома вылета до района временного или местного режимов и обратно до аэродрома посадки зональными, региональными и районными центрами Единой системы вводятся кратковременные ограничения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

19. Проверки боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны с использованием воздушного пространства Московской воздушной зоны обеспечиваются после установления временного режима.

20. В случае необходимости установления временного или местного режима для обеспечения мероприятий, которые предусматривают совместные полеты беспилотных летательных аппаратов и воздушных судов, эшелонирование в районе временного или местного режима осуществляет орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователя воздушного пространства, организующего указанное мероприятие.

21. Временный режим устанавливается начальником главного центра Единой системы.

22. Местный режим устанавливается начальником зонального центра Единой системы или регионального центра Единой системы после согласования с главным центром Единой системы.

(п. 22 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

23. Установление временного и местного режимов, двух и более временных или местных режимов одновременно в одном по месту и высоте районе не допускается.

В указанных случаях главный центр Единой системы устанавливает временные режимы, а зональный или региональный центры Единой системы устанавливают местные

режимы в соответствии с государственными приоритетами.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

24. Об установлении временного режима главный центр Единой системы информирует зональные центры Единой системы и региональные центры Единой системы, взаимодействующий с ними орган противовоздушной обороны и пользователя воздушного пространства, подавшего представление на его установление.

(п. 24 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

25. Запреты и ограничения, установленные в соответствии с временным режимом, предусматривающим полное запрещение использования воздушного пространства маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов, а также района аэродрома, открытого для выполнения международных полетов, главный центр Единой системы доводит посредством извещения NOTAM.

(п. 25 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

26. О районе временного и местного режимов зональный центр Единой системы или региональный центр Единой системы информирует районные центры Единой системы, находящиеся в их зонах ответственности, взаимодействующий с ним орган противовоздушной обороны, органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в части, их касающейся.

(п. 26 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

27. В случае установления района временного или местного режима, предусматривающего запрещение и (или) ограничение использования воздушного пространства класса G, зональный центр Единой системы или региональный центр Единой системы информируют об установлении района органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), осуществляющие полетно-информационное обслуживание в воздушном пространстве своей зоны ответственности, посредством извещения NOTAM.

(п. 27 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

28. Введение временного режима осуществляется главным центром Единой системы, местного режима - зональным или региональным центрами Единой системы посредством информирования соответствующих органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) о периоде фактической деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых режим установлен.

(п. 28 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

29. Период своей фактической деятельности пользователь воздушного пространства сообщает в главный или зональный (региональный) центры Единой системы:

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

не менее чем за два часа до установленного начала действия временного или местного режимов во всех случаях, за исключением обеспечения полетов воздушных судов литера «А»;

не менее чем за 20 минут до установленного начала действия временного режима для обеспечения полетов воздушных судов литера «А».

Увеличение фактического времени окончания временного или местного режимов допускается в случаях, если режимы установлены в воздушном пространстве классов A и C для обеспечения полетов воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов.

30. Приступать к осуществлению деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, для обеспечения которой установлены временный или местный режим, без получения подтверждения от соответствующих оперативных органов Единой системы о готовности к их обеспечению не допускается.

31. Снятие временного режима осуществляет главный центр Единой системы, а снятие местного режима - зональный или региональный центр Единой системы. Основанием для снятия временного или местного режима является информация пользователя воздушного пространства о фактическом завершении деятельности, для обеспечения которой вводился режим.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

В случаях обеспечения временным или местным режимом полета воздушного судна по маршруту указанные режимы считаются снятыми по истечении времени действия района временного или местного режима, указанного в пункте 16 настоящей Инструкции.

32. Главный центр Единой системы осуществляет анализ введения и снятия временных и местных режимов, а также ежеквартально информирует Федеральное агентство воздушного транспорта о результатах анализа.

III. Порядок разработки, установления, введения и снятия кратковременных ограничений

33. Кратковременные ограничения устанавливаются главным центром, зональными, региональными и районными центрами Единой системы в соответствии с сообщением о плане использования воздушного пространства, а в случаях осуществления деятельности по использованию воздушного пространства, определенных пунктом 114 Федеральных правил, в соответствии с уведомлением уполномоченного лица, принявшего решение об использовании воздушного пространства.

(п. 33 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

34. Разработка, установление, введение и снятие кратковременных ограничений осуществляется для оперативного введения запретов и ограничений в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов:

главным центром Единой системы - в воздушном пространстве над территорией Российской Федерации;

зональным центром Единой системы или региональным центром Единой системы - в воздушном пространстве своих зон Единой системы;

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

районным центром Единой системы - в воздушном пространстве своего района Единой системы.

35. Оперативное введение запретов и ограничений применяется в случаях:

полетов воздушных судов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведении поисково-спасательных работ;

полетов воздушных судов литера «А» (если существует дефицит времени для установления (внесения изменений) временного режима);

запуска и посадки космических объектов в случаях возникновения форс-мажорных обстоятельств, влияющих на параметры ранее установленных запретов и ограничений;

осуществления деятельности по использованию воздушного пространства в классах A и C, не требующей согласно пункту 114 Федеральных правил разрешения оперативных органов Единой системы;

обеспечения полетов воздушных судов государственной авиации при выполнении ими специальных полетов вне установленных маршрутов обслуживания воздушного движения и специальных зон, а также при осуществлении внезапных проверок боевой готовности;

полетов беспилотных летательных аппаратов для целей обороны, государственной и общественной безопасности, а также проведения поисково-спасательных мероприятий и оказания помощи при стихийных бедствиях и чрезвычайных ситуациях;

в случаях, когда безопасность использования воздушного пространства не может быть обеспечена эшелонированием воздушных судов со стороны органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

36. Главный центр, зональные, региональные и районные центры Единой системы осуществляют разработку, установление, введение и снятие кратковременных ограничений в соответствии с полномочиями, установленными пунктом 99 Федеральных правил.

(п. 36 в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

37. Разработка органами Единой системы, указанными в пункте 36 настоящей Инструкции, кратковременных ограничений начинается с момента получения от

пользователя воздушного пространства сообщения о плане использования воздушного пространства либо соответствующего уведомления об использовании воздушного пространства класса А и С в случаях, предусмотренных пунктом 114 Федеральных правил.

38. Порядок разработки и установления кратковременных ограничений осуществляется в соответствии с пунктами 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20 настоящей Инструкции.

(в ред. Приказа Минтранса России от 10.08.2017 N 294)

39. Кратковременные ограничения могут устанавливаться в любой части воздушного пространства.

40. Введение кратковременных ограничений осуществляется соответствующим центром Единой системы посредством информирования соответствующих органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) о периоде фактической деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых кратковременные ограничения установлены.

41. Кратковременные ограничения снимаются в порядке, предусмотренном для временного и местного режимов пунктом 31 настоящей Инструкции.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 24 января 2013 г. N 13

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТАБЕЛЯ СООБЩЕНИЙ О ДВИЖЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 22.12.2016 N 403, от 25.12.2018 N 474)

В соответствии с пунктом 109 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649; 2011, N 37, ст. 5255; N 40, ст. 5555, 2012, N 31, ст. 4366), приказываю:

Утвердить прилагаемый Табель сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Министр
М.Ю.СОКОЛОВ

Утвержден
приказом Минтранса России
от 24 января 2013 г. N 13

ТАБЕЛЬ
СООБЩЕНИЙ О ДВИЖЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 22.12.2016 N 403, от 25.12.2018 N 474)

I. Общие положения

1. 1. Табель сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации (далее - Табель сообщений) разработан в соответствии с пунктом 109 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649; 2011, N 37, ст. 5255; N 40, ст. 5555, 2012, N 31, ст. 4336) (далее - Федеральные правила), а также стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

2. Настоящий Табель сообщений определяет:

состав (объем) информации, включаемой в сообщение о представленном плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного сообщения;

состав (объем) информации, включаемой в сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного сообщения;

состав (объем) информации, включаемой в сообщение о плане запуска шара-зонда, о плане полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата, и правила передачи указанных сообщений;

состав (объем) информации, включаемой в сообщения о планах проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ, и правила передачи указанных сообщений;

состав (объем) информации, включаемой в стандартные сообщения, касающиеся обслуживания воздушного движения и осуществления другой деятельности по использованию воздушного пространства, а также правила их передачи.

3. Настоящий Табель сообщений обязателен для исполнения органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее - орган ОВД), физическими и юридическими лицами, организующими, обеспечивающими и осуществляющими деятельность по использованию воздушного пространства Российской Федерации, а также по использованию воздушного пространства, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию.

4. Информация, включаемая в сообщения, указанные в пункте 2 Табеля сообщений, оформляется в виде стандартных (формализованных) сообщений (далее - стандартные сообщения).

Для обеспечения обработки автоматизированными системами организации воздушного движения центров Единой системы и средствами автоматизации обслуживания воздушного движения органов ОВД не допускается искажение информации и нарушение правил составления стандартных сообщений, устанавливаемых Табелем сообщений.

(п. 4 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

4.1. Передача стандартных сообщений осуществляется по каналам авиационной электросвязи и каналам связи, организованным в соответствии с пунктом 62 Федеральных правил.

Каналы телефонной сети связи общего пользования, включая факсимильную связь, а также сеть «Интернет» для передачи стандартных сообщений используются в случаях, определенных пунктом 108 Федеральных правил и Табелем сообщений.

(пп. 4.1 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

4.2. Формат стандартных сообщений определяется установленными полями, в которые вносятся соответствующие взаимосвязанные элементы данных относительно полета воздушного судна или относительно другой деятельности по использованию воздушного пространства.

Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 22.12.2016 N 403.

4.3. В стандартных сообщениях указывается всемирное скоординированное время.

(пп. 4.3 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

4.4. Перечень стандартных сообщений определяется приложением N 1 к настоящему Табелю сообщений.

4.5. Порядок формирования стандартных сообщений, включая порядок предоставления информации для формирования таких сообщений, а также их распространения определяются приложением N 2 к настоящему Табелю сообщений.

(пп. 4.5 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

4.6. При составлении стандартных сообщений используются буквы латинского алфавита. Буквы русского алфавита могут применяться только в случаях, установленных настоящим Табелем сообщений, в отношении информации, не подлежащей автоматизированной обработке.

(пп. 4.6 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

4.7. Соответствие букв русского алфавита буквам латинского алфавита указано в приложении N 3 к Табелю сообщений.

(пп. 4.7 введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

II. Состав (объем) информации, включаемой в сообщение о представленном плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного сообщения

5. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна представляет собой сведения о планируемом полете.

6. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна для получения разрешения на использование воздушного пространства в классах A, C, а также для уведомления об использовании воздушного пространства в классе G включает в себя:

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 8 - ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ТИП ПОЛЕТА

Поле 9 - КОЛИЧЕСТВО, ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА

Поле 10 - ОБОРУДОВАНИЕ И ВОЗМОЖНОСТИ

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 15 - МАРШРУТ

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Поле 19 - ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

7. Сообщение о представленном плане полета воздушного судна подается пользователем воздушного пространства или его представителем в орган ОВД по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, по телефонной сети связи общего пользования или сети Интернет, на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, а также экипажем с борта воздушного судна.

Сообщение о представленном плане полета воздушного судна передается до расчетного времени отправления в сроки, определяемые федеральными авиационными правилами, устанавливающими организацию планирования использования воздушного пространства*.

*Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 января 2012 г. N 6 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 22 марта 2012 г., регистрационный N 23577).

8. Представленный план полета воздушного судна по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений подается в виде формализованной телеграммы, состоящей из трех частей: адресной, информационной и подписной.

Пользователи воздушного пространства несут ответственность за то, чтобы сообщение о представленном плане полета воздушного судна и любые изменения к нему были адресованы всем соответствующим органам обслуживания воздушного движения, находящимся за пределами воздушного пространства Российской Федерации.

Информационная часть телеграммы заполняется в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

9. Представленный план полета воздушного судна по телефонной сети общего пользования подается при наличии в соответствующем органе ОВД специального выделенного телефонного номера и оператора по приему и обработке сообщения о плане полета (далее - оператор).

В таком случае пользователь воздушного пространства или его представитель заполняет через оператора информационную часть плана, указывая данные для внесения в соответствующие поля в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

10. Представленный план полета по сети Интернет подается в орган ОВД путем заполнения информационной части плана полета воздушного судна на веб-сайте органа ОВД в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

11. Представленный план полета на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, подается в орган ОВД на специальном бланке, вид которого представлен в приложении N 4 к настоящему Табелю сообщений.

Бланк заполняется печатными буквами. При заполнении бланков перенос текста на другую строку допускается только целыми группами (словами) без их разрывов.

12. Для заполнения полей сообщения о представленном плане полета воздушного судна используются буквы латинского алфавита. При использовании воздушного пространства в пределах Российской Федерации российскими пользователями допускается использование букв русского алфавита в поле 18 после буквенных признаков OPR/ и RMK/.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

13. Состав (объем) информации, включаемой в информационную часть представленного плана полета воздушного судна.

13.1. В поле 3 (Тип сообщения) указывается тип сообщения (три знакоместа) после открытия круглой скобки без пробела.

Для представленного плана полета воздушного судна используется индекс - FPL.

Пример заполнения поля 3: (FPL

13.2. В поле 7 (Опознавательный индекс воздушного судна) задействуется не более семи буквенно-цифровых знакомест и указывается:

а) для воздушного судна государственной авиации при выполнении внутренних полетов и для воздушного судна экспериментальной авиации при выполнении внутреннего или международного полета - радиотелефонный позывной (из пяти цифр) командира воздушного судна (командира группы воздушных судов) или командира воздушного судна, осуществляющего разведку погоды при полетах в районе аэродрома (аэроузла);

б) для воздушных судов гражданской авиации при выполнении коммерческих полетов, а также для воздушных судов государственной авиации при выполнении международных полетов - номер рейса, состоящий не более чем из семи буквенно-цифровых знаков (если эксплуатанту не присвоен код ИКАО, то следует указывать номер

государственной регистрации воздушного судна);

в) для воздушных судов авиации общего назначения (за исключением сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения, в отношении которых государственная регистрация не предусматривается) и для воздушных судов гражданской авиации при выполнении полета в целях деловой авиации - номер государственной регистрации;

г) для сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения, в отношении которых государственная регистрация не предусматривается, - радиотелефонный позывной командира воздушного судна, состоящий не более чем из семи буквенно-цифровых знаков.

Пример заполнения поля 7: -AFL447

В случае если сверхлегкое воздушное судно авиации общего назначения не оборудовано средствами радиосвязи с органами ОВД, то в поле 7 указываются ZZZZ.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

13.3. В поле 8 (Правила полетов и тип полета) задействуется не более двух буквенных знакомест.

Правила полета указываются одной из следующих латинских букв:

I - если планируется, что весь полет будет выполняться по правилам приборных полетов (далее - ППП);

V - если планируется, что весь полет будет выполняться по правилам визуальных полетов (далее - ПВП);

Y - если полет вначале будет выполняться по ППП, а затем один или несколько раз будут изменены правила полета;

Z - если полет вначале будет выполняться по ПВП, а затем один или несколько раз будут изменены правила полета.

Если в поле 8 указываются буква Y или Z, то в поле 15 «Маршрут» указываются пункты (точки), где будет осуществляться переход от одних правил полета к другим, при этом через пробел для ППП записывается IFR, для ПВП - VFR.

Тип полета обозначается одной из следующих букв:

S - для полетов воздушных судов гражданской авиации по расписанию регулярных воздушных перевозок;

N - для полетов воздушных судов гражданской авиации вне расписания регулярных воздушных перевозок или с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок;

G - для полетов гражданской авиации общего назначения;

M - для полетов воздушных судов государственной военной авиации и государственной авиации специального назначения;

X - для полетов воздушных судов экспериментальной авиации, а также для любых других категорий полетов, не указанных выше.

Примеры заполнения поля 8:

IS - полет по ППП по расписанию;

IM - полет по ППП воздушного судна государственной авиации;

IX - полет по ППП воздушного судна экспериментальной авиации.

13.4. В поле 9 (Количество, тип воздушных судов, категория турбулентного следа) задействуется не более восьми буквенно-цифровых знакомест.

Для указания количества воздушных судов, в случае если полет выполняется группой, используется одно или два знакоместа. При этом для полета воздушного судна, выполняемого одиночно, записывается только обозначение его типа.

Если полет выполняется одновременно несколькими однотипными воздушными судами, указываются их количество и обозначение их типа.

Если отсутствует условное обозначение типа воздушного судна или планируется групповой полет разнотипных воздушных судов, то в поле 9 проставляется -ZZZZ, а в поле 18 после сокращения TYP/ записываются наименование типа воздушного судна или количество и типы воздушных судов.

Обозначения типов воздушных судов содержатся в документе ИКАО «Условные обозначения типов воздушных судов» (Doc 8643 ИКАО).

После обозначения типа воздушного судна, в случае если его полет планируется по маршруту ОВД и (или) взлет (посадку) на гражданском аэродроме, через косую черту указывается одна из следующих букв, обозначающих категорию турбулентного следа воздушного судна:

H - для тяжелых воздушных судов (максимальная взлетная масса от 136 000 кг до 500 000 кг), при этом J - для A-380-800;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

M - для средних воздушных судов (максимальная взлетная масса менее 136 000 кг и более 7000 кг);

L - для легких ВС (максимальная взлетная масса 7000 кг и менее).

Пример заполнения поля 9:

-A388/J

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

-B707/M

-2FK27/M

-ZZZZ/L

13.5. В поле 10 (Оборудование и возможности) указывается:

наличие соответствующего исправного оборудования на борту воздушного судна;

оборудование и возможности, соответствующие квалификации летного состава.

13.5.1. Для обозначения наличия на борту средств радиосвязи, навигационных средств, средств захода на посадку и возможности такого оборудования необходимо указать одну из следующих букв:

N - в случае отсутствия бортовых средств связи, навигационных средств и средств захода на посадку для полета по маршруту, либо это оборудование не работает;

S - если имеются стандартные бортовые средства связи, навигационные средства или средства захода на посадку для данного маршрута полета, а также они находятся в исправном состоянии. В случае использования буквы S к стандартному оборудованию относятся радиостанция ОВЧ, VOR и ILS.

Кроме вышеуказанных букв или вместо них необходимо применить одну или несколько следующих букв для обозначения имеющихся и исправных средств связи, навигационных средств, средств захода на посадку и возможностей:

A - система посадки на основе GBAS;

B - LPV (APV с SBAS);

C - LORAN C;

D - DME;

E1 - FMC WPR ACARS;

E2 - D-FIS ACARS;

E3 - PDC ACARS;

F - ADF;

G - GNSS;

H - ВЧ-радиотелефон;

I - инерциальная навигация;

J1 - VDL режима 2 для CPDLC на основе ATN;

J2 - HFDL для CPDLC на основе FANS 1/A;

J3 - VDL режима A для CPDLC на основе FANS 1/A;

J4 - VDL режима 2 для CPDLC на основе FANS 1/A;

J5 - SATCOM (INMARSAT) для CPDLC на основе FANS 1/A;

J6 - SATCOM (MTSAT) для CPDLC на основе FANS 1/A;

J7 - SATCOM (Iridium) для CPDLC на основе FANS 1/A;

K - MLS;

L - ILS;

M1 - радиотелефонная связь (RTF) SATCOM для УВД (INMARSAT);

M2 - радиотелефонная связь (RTF) для УВД (MTSAT);

M3 - радиотелефонная связь (RTF) для УВД (Iridium);

O - VOR;

с P1 по P9 - зарезервированы для RCP:

R - утверждено для PBN;

T - TACAN;

U - УВЧ-радиотелефон;

V - ОВЧ-радиотелефон;

W - утверждено для RVSM;

X - утверждено для MNPS;

Y - ОВЧ-радиотелефон с возможностью разноса каналов 8,33 кГц;

Z - прочее бортовое оборудование или прочие возможности.

В случае использования буквы G (типы внешнего функционального дополнения GNSS), если таковые имеются, указываются в поле 18 после индекса NAV/ и отделяются интервалом.

В соответствии с требованиями (стандарт RTCA/EUROCAE) к функциональной совместимости применительно к Baseline 1 ATN (стандарт ATN B1 INTEROP - DO-280 B/ED-110B) для обслуживания по линии передачи данных, диспетчерских разрешений и информации/связи в целях организации воздушного движения/проверки микрофона при УВД.

В случае использования буквы R в поле 18 после группы знаков PBN/ указываются достижимые уровни основанной на характеристиках навигации (инструктивный материал по применению основанной на характеристиках навигации на конкретном участке маршрута, маршруте или в конкретном районе содержится в документе ИКАО «Руководство по основанной на характеристиках навигации» (Doc 9613 ИКАО).

В случае использования буквы Z в поле 18 указать другое бортовое оборудование или другие возможности после соответствующей группы знаков COM/, NAV/ и/или DAT.

13.5.2. Информация о навигационных характеристиках предоставляется органу ОВД для целей выдачи разрешения и задания маршрута.

Для обозначения оборудования наблюдения и возможности воздушного судна следует указать:

N - в случае отсутствия или неисправности бортового оборудования наблюдения для данного маршрута полета;

или один или несколько из следующих идентификаторов, состоящих не более чем из 20 знаков, для обозначения исправного бортового оборудования и/или возможностей наблюдения:

для ВОРЛ режимов A и C:

A - приемоответчик - режим A (4 цифры - 4096 кодов)

C - приемоответчик - режим A (4 цифры - 4096 кодов) и режим C;

для ВОРЛ режима S:

E - приемоответчик - режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте и удлиненного самогенерируемого сигнала (ADS-B);

H - приемоответчик - режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте и возможностью усовершенствованного наблюдения;

I - приемоответчик - режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, но без передачи данных о барометрической высоте;

L - приемоответчик - режим S с возможностью передачи опознавательного индекса воздушного судна, данных о барометрической высоте, удлиненного самогенерируемого сигнала (ADS-B) и возможностью усовершенствованного наблюдения;

P - приемоответчик - режим S с возможностью передачи данных о барометрической высоте, но без передачи опознавательного индекса воздушного судна;

S - приемоответчик - режим S с возможностью передачи опознавательного индекса

воздушного судна и данных о барометрической высоте;

X - приемоответчик - режим S, без возможности передачи опознавательного индекса воздушного судна и данных о барометрической высоте;

для АЗН - В (ADS-B):

B1 - ADS-B с возможностью ADS-B «out» на выделенной частоте 1090 МГц;

B2 - ADS-B с возможностями ADS-B «out» и «in» на выделенной частоте 1090 МГц;

U1 - возможности ADS-B «out» при использовании UAT;

U2 - возможности ADS-B «out» и «in» при использовании UAT;

VI - возможности ADS-B «out» при использовании VDL режима 4;

V2 - возможности ADS-B «out» и «in» при использовании VDL режима 4;

для АЗН - К (ADS-C):

D1 - ADS-C с возможностями FANS 1/A;

G1 - ADS-C с возможностями ATN.

Дополнительные виды применения наблюдения следует указывать в поле 18 после группы знаков SUR/.

Пример заполнения поля 10:

ADE3RV/HB2U2V2G1

13.6. В поле 13 (аэродром и время вылета) указывается четырехбуквенное обозначение аэродрома вылета (посадочной площадки вылета) и затем без пробела расчетное время вылета в часах и минутах (четырьмя цифрами), при этом задействуется не более восьми буквенно-цифровых знакомест.

Для воздушных судов в качестве расчетного времени вылета с аэродромов гражданской авиации следует указывать планируемое время отправления с перрона (стоянки), во всех остальных случаях следует указывать планируемое время взлета воздушного судна.

Для обозначения аэродрома вылета применяется четырехбуквенный индекс ИКАО, который содержится в документе ИКАО «Указатели (индексы) местоположения»[1].

---

[1]Конвенция о международной гражданской авиации, Doc 7910, издание 146, 2012 год; www.icao.int.

Для обозначения аэродрома вылета (посадочной площадки вылета) государственной и экспериментальной авиации применяются индексы, указанные в Сборнике четырехбуквенных указателей (индексов) местоположения аэродромов, полигонов, посадочных и вертолетных площадок.

Если аэродром (посадочная площадка) не имеет четырехбуквенного обозначения, то в поле 13 указываются ZZZZ, а в поле 18 после сокращения DEP/ - информация согласно подпункту 13.9 пункта 13 Табеля сообщений для DEP/.

Если план полета получен с борта воздушного судна во время полета, то в поле 13 указываются индекс AFIL и без пробела расчетное время пролета первого пункта маршрута (пункта обязательного донесения), описанного в поле 15 (маршрут полета), а в поле 18 после сокращения DEP/ указывается обозначение органа ОВД, у которого можно получить данные о дополнительном плане полета воздушного судна.

При планировании полета группы воздушных судов, который будет выполняться без использования маршрутов ОВД, дополнительно через пробел указывается дистанция в минутах и диапазон занимаемых высот в метрах. Данные разделяются косой чертой и записываются одной группой без пробелов (пример: - XLDD1000 10/300).

При планировании учебно-тренировочных (тренировочных) полетов в районе аэродрома (аэроузла) или с посадочной площадки указывается четырехбуквенное обозначение аэродрома (посадочной площадки) и время начала полетов (включая разведку погоды), которое включает в себя четыре цифры без пробелов в часах и минутах (пример: - XUED0800).

(пп. 13.6 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

13.7. Поле 15 (Маршрут по) содержит информацию, указанную в следующей последовательности:

о крейсерской скорости полета воздушного судна (максимум пять знаков);

о крейсерском эшелоне (максимум пять знаков);

о маршруте полета, включая информацию об изменении скорости полета, эшелона и/или правил полета.

13.7.1. Крейсерская скорость полета воздушного судна (истинная воздушная скорость на крейсерском участке маршрута) указывается после тире одним из следующих способов:

в километрах в час - буква K и без пробела четыре цифры, обозначающие скорость полета воздушного судна в км/ч, при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей (пример: K0850 - скорость полета 850 км/ч);

в числах Маха с точностью до сотых долей - буква M и без пробела три цифры, обозначающие скорость полета воздушного судна в числах Маха с точностью до сотых долей (примеры: M220 - скорость полета 2,20 числа M; M092 - скорость полета 0,92 числа M);

в узлах (применяется при составлении плана международного полета, если маршрут проходит через страну, применяющую такую систему измерений) - буква N и без пробела четыре цифры, обозначающие значение скорости в узлах, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: N0485 - скорость полета 485 узлов).

Для полетов сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее - указываются ZZZZ.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

13.7.2. За значением скорости без пробела указывается крейсерский эшелон (высота) полета воздушного судна для первого участка или всего намеченного маршрута. Применяются следующие способы внесения информации:

эшелон полета обозначается буквой F, за которой без пробелов записываются три цифры, соответствующие эшелону полета и указанные в приложении к Федеральным правилам (примеры: F290, F380);

эшелон полета обозначается буквой S, за которой без пробелов записывается значение эшелона в десятках метров по давлению 760 мм рт. ст. (примеры: S1035 - эшелон 10350 м; S0335 - эшелон 3350 м);

высота полета обозначается буквой M, за которой без пробелов записывается значение высоты полета в десятках метров, определяемой по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: M0040 - высота 400 м);

высота полета обозначается буквой A, за которой в сотнях футов записывается значение абсолютной высоты полета в сотнях футов, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: A045 - высота 4500 футов);

вместо высоты полета, при его выполнении по ПВП в воздушном пространстве класса G, указывается VFR.

Для групповых полетов двух и более воздушных судов за значением скорости без пробела указываются последовательно нижний и верхний крейсерские эшелоны (высоты) полета воздушного судна для первого участка или всего намеченного маршрута.

13.7.3. Вслед за обозначением крейсерской скорости и запрашиваемого эшелона (высоты) полета воздушного судна через пробелы последовательно указываются элементы маршрута полета воздушного судна, включая информацию об изменении скорости полета, эшелона и/или правил полета.

Правила относительно содержания информации при изложении элементов маршрута, а также правила описания маршрута полета воздушного судна, проходящего по маршрутам ОВД или вне маршрутов ОВД, приводятся ниже.

13.7.4. К элементам маршрута полета воздушного судна относятся:

основные точки маршрута полета воздушного судна (далее - основные точки);

обозначение маршрута ОВД;

изменение скорости и/или эшелона полета воздушного судна;

изменение правил полета.

13.7.4.1. Для описания основных точек могут использоваться от двух до 11 знаков, с помощью которых указываются:

поворотные пункты маршрута;

пункты обязательных донесений;

пункты, в которых запланировано изменение скорости или (и) эшелона полета и правил полета воздушного судна;

пункты входа на маршруты ОВД и схода с них;

пункты, в которых воздушные суда осуществляют маневрирование (схождение, расхождение, изменение строя - для групповых полетов);

пункты входа в районы ЕС ОрВД, а также в специальные зоны (зоны ограничения полетов) на маршрутах полетов и выхода из них.

Информация об основных точках может обозначаться одним из следующих способов:

кодированным индексом (используется от двух до пяти знаков), присвоенным пункту (основной точке) (пример: LN; MAY; HADDY);

географическими координатами в градусах и минутах (используется до 11 знаков): четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: - 5402N04812E):

географическими координатами в градусах (семь знакомест): две цифры - широта места в градусах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и три цифры - долгота места в градусах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: - 54N048);

указанием магнитного пеленга и расстояния от маркированной точки (навигационного средства), при этом используется от двух до пяти знаков, а затем магнитный пеленг от этой точки в виде трех цифр, обозначающих градусы, и затем расстояние в километрах от маркированной точки в виде трех цифр и буквы K (расстояние в морских милях - только в виде трех цифр), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: DUB180040 - точка расположена в направлении магнитного пеленга 180 град. на расстоянии 40 морских миль от VOR «DUB»).

13.7.4.2. Маршруты ОВД, включая стандартные маршруты прилета/вылета (SID/STAR) воздушных судов, обозначаются кодированными индексами (используются от двух до семи знаков), указанными в документах аэронавигационной информации (примеры: R14; KODAP2A).

13.7.4.3. В описании маршрутов полетов воздушных судов указываются все пункты (основные точки), в которых планируется изменение скорости (на 5% или 0,01 числа Маха и более) или (и) эшелона (высоты) полета.

При этом информация излагается в следующей последовательности (используется до 21 знака включительно):

пункт, в котором изменяются скорость или (и) эшелон (высота) полета воздушного судна;

далее, после косой черты без пробелов, новые значения скорости и/или эшелона (высоты) полета воздушного судна, а также обозначение маршрута ОВД, по которому будет следовать воздушное судно, либо последующая на маршруте основная точка (пункт).

Если один из параметров (скорость, эшелон или обозначение маршрута ОВД) остается неизменным, то он при записи повторяется (пример: K0900F300 FV R11 TS/K0900F340 R11).

При наборе эшелона (высоты) в крейсерском режиме на маршруте ОВД для

описания указанного действия возможно применение следующего способа (используется максимум 28 знаков):

указывается буква С и, после нее, через косую черту записывается обозначение основной точки (пункта), в которой планируется начать набор высоты (эшелона) в крейсерском режиме;

описание основной точки (пункта) заканчивается косой чертой, после которой последовательно без пробелов указывается скорость, выдерживаемая воздушным судном при наборе, а далее указываются две высоты (два эшелона), определяющих задействованный при наборе диапазон высот (эшелонов), либо указывается высота (эшелон), после которого планируется продолжать набор в крейсерском режиме с добавлением за ним без пробела букв PLUS (пример: ...C/TS/K0850F290F350...; ....C/TS/K0850F290PLUS...).

Для участка маршрута полета воздушного суда вне маршрута ОВД, где планируется изменение эшелона (высоты) полета, обязательно указание точек начала и окончания набора высоты и точек начала и окончания снижения следующим способом (используется максимум 28 знаков):

указывается буква С, и после нее, через косую черту записывается обозначение основной точки (пункта), в которой планируется начать набор высоты (эшелона) или снижение с занимаемой высоты (эшелона);

описание основной точки (пункта) заканчивается косой чертой, после которой последовательно без пробелов указывается скорость, выдерживаемая воздушным судном при наборе, а далее указываются две высоты (два эшелона), определяющих задействованный при наборе (снижении) диапазон высот (эшелонов);

если протяженность участка набора (снижения) высоты составляет более 75 км, обязательно указание изложенным выше способом промежуточных пунктов, после которых планируется продолжать набор (снижение), с добавлением вместо второго эшелона без пробела букв для набора - PLUS, для снижения - MINUS.

Примеры заполнения: ...C/5753N03241E/K0850F210F270...; ...C/5753N03241E/K0850S0640S0825...; ...C/5707N03385E/K0850S1005PLUS.

13.7.4.4. Если на маршруте планируется изменение правил полета, то указывается:

пункт, после которого планируется изменить правила полетов, одним из способов, установленных для обозначения основной точки;

далее без пробела значение скорости и эшелона (высоты) полета;

после чего через интервал одно из следующих обозначений (используется три знака): VFR - для перехода с ППП на ПВП или IFR - для перехода с ПВП на ППП.

Примеры заполнения: ...LN/K0450F085IFR...; ...LN VFR...

13.7.4.5. При описании маршрута полета воздушного судна, выполняемого по маршрутам ОВД, необходимо придерживаться следующих ниже правил.

13.7.4.5.1. Занятие крейсерского эшелона (высоты) после взлета, этап набора высоты после взлета до выхода на маршрут ОВД указываются последовательно одним из следующих способов:

крейсерская скорость и запрашиваемый эшелон (высота) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута), и далее через пробелы индекс (обозначение) стандартного маршрута выхода воздушного судна (SID) на первый маршрут ОВД, обозначение точки окончания SID и обозначение этого маршрута ОВД, если точка окончания SID является точкой входа на маршрут ОВД;

крейсерская скорость и запрашиваемый эшелон (высота) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута), и далее через пробелы индекс (обозначение) стандартного маршрута выхода воздушного судна (SID) на первый маршрут ОВД, обозначение точки окончания SID и далее через признак DCT все промежуточные пункты маршрута от точки окончания SID до пункта входа воздушного судна на первый маршрут ОВД (включительно) и затем обозначение этого маршрута ОВД;

крейсерская скорость и запрашиваемый эшелон (высота) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута), и далее

через пробелы обозначение пункта входа воздушного судна на первый маршрут ОВД и обозначение этого маршрута ОВД;

все промежуточные пункты маршрута полета воздушного судна от аэродрома вылета до пункта входа на первый маршрут ОВД (включительно), разделенные признаками DCT, и затем обозначение этого маршрута ОВД.

13.7.4.5.2. При описании маршрута после выхода на маршруты ОВД следует каждый раз указывать:

обозначение маршрута ОВД;

каждый пункт, где осуществляется переход с одного маршрута ОВД на другой;

пункты обязательного донесения, находящиеся на границах районов Единой системы;

все пункты (основные точки), в которых планируется изменение скорости и/или эшелона (высоты) полета;

каждый пункт, после которого планируется изменить правила полетов.

13.7.4.5.3. Снижение для захода на посадку указывается одним из следующих способов:

пункт (точка) схода с маршрута ОВД и индекс (обозначение) стандартного маршрута прилета (STAR) на аэродром, если эта точка является точкой начала стандартного маршрута прилета (STAR);

пункт (точка) схода с маршрута ОВД и далее через признаки DCT все промежуточные пункты маршрута от точки схода с маршрута ОВД до точки начала стандартного маршрута прилета (STAR) и индекс (обозначение) этого стандартного маршрута прилета;

пункт (точка) схода с маршрута ОВД;

пункт (точка) схода с маршрута ОВД и все промежуточные пункты маршрута от точки схода до аэродрома посадки, разделенные признаками DCT.

Признак DCT указывается между каждыми двумя пунктами маршрута, если полет между ними выполняется напрямую, и они задаются кодированными двух - пятибуквенными индексами.

Признак DCT применяется:

как признак - указатель полетов по установленным маршрутам движения воздушных судов в аэродромных и аэроузловых зонах;

при описании маршрутов (участков маршрутов) полетов воздушных судов вне маршрутов ОВД между пунктами, которым установлено буквенное обозначение (пример: N0420F320 AGMAR DCT KS DCT AR DCT BG R11..).

13.7.4.6. При описании маршрута полета воздушного судна, выполняемого вне маршрутов ОВД, необходимо придерживаться следующих ниже правил.

13.7.4.6.1. Для этапа набора высоты после взлета за записью крейсерской скорости и эшелоном (высотой) полета воздушного судна для первого горизонтального участка маршрута (или всего маршрута) указывается пункт (основная точка), над которым воздушное судно закончит набор запланированного эшелона, через косую черту - значение скорости и эшелона (высоты), с которыми воздушное судно планирует выйти в этот пункт (пример: -K0900S670 FV /K0900 S0670..).

Если набор запланированного эшелона (высоты) полета при выполнении планируется осуществлять в границах воздушного пространства района аэродрома вылета, то пункт (основная точка), над которым воздушное судно закончит набор запланированного эшелона, выбирается в районе аэродрома.

13.7.4.6.2. Для маршрута полета после занятия воздушным судном запланированного эшелона следует указывать основные точки, обозначающие:

каждый поворотный пункт маршрута полета;

каждый пункт, в котором запланировано изменение скорости или (и) эшелона полета и правил полета воздушного судна;

каждый пункт входа в район Единой системы, а также в специальные зоны (запретной зоны, зоны ограничения полетов, района временного или местного режима) и

районов аэродромов на маршрутах полетов и выхода из них;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

каждый пункт, в котором при групповых полетах воздушные суда осуществляют маневрирование (схождение, расхождение, изменение строя).

При описании основных точек (пунктов), касающихся входа (выхода) в (из) специальные зоны (зоны ограничения полетов), на маршрутах полетов необходимо в дополнение к информации об основной точке (пункте) указывать (используется максимум 28 знаков):

через косую черту - установленное обозначение специальной зоны, которое опубликовано в документах аэронавигационной информации, включая информацию NOTAM, либо установленное обозначение маршрута ОВД;

далее через косую черту - значение скорости и эшелона (высоты), с которыми воздушное судно планирует выйти в пункт;

и далее через косую черту - расчетное истекшее время от времени вылета, указанного в поле 13 до пролета указанной основной точки (пункта), которое записывается четырьмя цифрами (где первые две цифры - часы, вторые - минуты).

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Примеры записи: ...5753N03241E/ULR22/K0900S0670/0230...; ...5707N03385E/WR-230/K0850S1005/0155...

При описании основных точек (пунктов), касающихся маневрирования при групповых полетах воздушных судов, необходимо в дополнение к информации об основной точке (пункте) указывать (используется максимум 28 знаков):

через косую черту - записываются буквы MANEWR;

далее через косую черту - значение скорости и значения нижнего и верхнего эшелонов (высот), с которыми группа воздушных судов планирует выйти в этот пункт;

и далее через косую черту - расчетное истекшее время от взлета воздушного судна до пролета указанной основной точки (пункта), которое записывается четырьмя цифрами (где первые две цифры - часы, вторые - минуты).

В случае использования букв MANEWR обязательно в поле 18 после RMK/ описываются маршруты полетов от точки расхождения до точки схождения либо до аэродромов запланированной посадки.

13.7.4.6.3. Для этапа снижения и захода на посадку указывается:

буква C, и после нее через косую черту записывается обозначение основной точки (пункта), в которой планируется начать снижение с занимаемой высоты (эшелона) до точки, начиная с которой будет выполняться полет по схеме захода на посадку;

описание основной точки (пункта) заканчивается косой чертой, после которой последовательно без пробелов указывается скорость, выдерживаемая воздушным судном при снижении, а далее указываются две высоты (два эшелона), определяющих задействованный при снижении диапазон высот (эшелонов);

если протяженность участка снижения высоты составляет более 75 км, обязательно указание изложенным выше способом промежуточных пунктов, после которых планируется продолжать набор (снижение), с добавлением вместо второго эшелона без пробела букв MINUS;

если этап снижения с занимаемой высоты (эшелона) для захода на посадку планируется в границах воздушного пространства аэродрома, то основная точка (пункт) выбирается в районе аэродрома.

13.7.4.7. При описании маршрута полета воздушного судна, выполняемого частично по маршрутам ОВД и частично вне маршрутов ОВД, необходимо в соответствующих случаях придерживаться правил, указанных в пунктах 13.7.4.5 и 13.7.4.6 настоящего Табеля сообщений.

13.7.5. В случаях, если представленный план полета подается относительно учебно-тренировочных (тренировочных) полетов в районе аэродрома и/или за его границами, информация о маршруте полета (маршрутах полетов) в поле 15 излагается с учетом

следующих особенностей.

Маршруты учебно-тренировочных (тренировочных) полетов, проходящие в установленных горизонтальной и вертикальной границах района аэродрома, в поле 15 не указываются. При этом последовательно после тире и далее без пробела после косой черты указываются буквы RA, за которыми после косой черты, без пробелов указывается значение максимальной высоты (эшелона), используемой в районе аэродрома (пример: -/RA/S0455; -/RA/F175).

Маршруты учебно-тренировочных (тренировочных) полетов, которые выходят за установленные горизонтальную и вертикальную границы района аэродрома, указываются по правилам, предусмотренным в пункте 13.7.4 настоящего Табеля сообщений, для маршрутов полетов, проходящих вне маршрутов ОВД.

Каждый маршрут учебно-тренировочных (тренировочных) полетов указывается в представленном плане с новой строки.

13.7.6. В случаях, если представленный план полета подается при учебно-тренировочных (тренировочных) полетах, осуществляемых с посадочных площадок, информация в поле 15 излагается с учетом следующих особенностей:

последовательно указывается значение диапазона высот (эшелонов) полета и границы зоны полетов;

значение диапазона высот (эшелонов) полета записывается через косую черту:

в десятках метров по давлению 760 мм рт. ст. - буква S и без пробела четыре цифры, указывающие значение высоты в десятках метров, а необходимое число цифр дополняется с помощью нулей (пример: S0120/S0540...);

в номерах эшелона полета - буква F и без пробела три цифры, соответствующие эшелону полета и указанные в приложении к Федеральным правилам (примеры: F050/F110);

в десятках метров максимальная абсолютная высота - буква M и без пробела четыре цифры, обозначающие значение высоты в десятках метров, определенной по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, а необходимое количество цифр также дополняется слева нулями (пример: M0020/M0060...).

Границы зоны полетов записываются:

после признака «/ZONA» обозначением точек излома границы зоны полетов географическими координатами в градусах и минутах (используется до 11 знаков): четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей. Запись производится через пробелы между обозначением каждой точки излома границы зоны (пример: /ZONA 4955N 04312E 4815N 04210E 5012N 04410E/);

либо после признака «/ZONA» с обозначением зоны полетов в виде круга и указанием его радиуса после R без пробела до трех цифр в километрах и далее - центра круга с географическими координатами в градусах и минутах: четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится через пробелы (пример: /ZONA R020 4955N 04312E/);

либо указанием номера зоны ограничения полетов, постоянной опасной зоны или в соответствующих случаях запретной зоны (пример: /ULR22/).

Вся информация относительно границы зоны полетов ограничивается с обеих сторон наклонными чертами.

Размеры зон в горизонтальной и вертикальной плоскостях для выполнения учебно-тренировочных (тренировочных) полетов с посадочных площадок, за исключением случаев использования зоны ограничения полетов, постоянной опасной зоны или запретной зоны, до подачи FPL должны быть согласованы с зональным (региональным) центром Единой системы, в зоне ответственности которого планируются указанные полеты.

(пп. 13.7.6 введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

13.7.7. В случаях, если представленный план полета подается при полете по маршруту, в ходе которого планируются промежуточные посадки на посадочных площадках и общее расчетное истекшее время завершения полета в день его выполнения, информация в поле 15 и поле 18 излагается с учетом следующих особенностей:

в поле 15 за основной точкой маршрута, после пролета которой планируется промежуточная посадка на посадочную площадку, указывается:

ZZZZ и далее следующая основная точка маршрута, пролет которой будет осуществлен после взлета с данной посадочной площадки.

Если между двумя посадочными площадками, где планируется осуществить промежуточные посадки, полет будет осуществляться по прямой, то между двумя ZZZZ указывается признак DCT;

в поле 18, после PAP/ последовательно, через запятую, указываются посадочные площадки и время нахождения на них. Правила изложения такой информации указаны в пункте 13.9 Табеля сообщений.

(пп. 13.7.7 введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

13.8. В поле 16 «Аэродром назначения и общее расчетное истекшее время, запасной(ые) аэродром(ы) пункта назначения» указывается четырехбуквенный индекс аэродрома назначения согласно Сборнику четырехбуквенных индексов аэродромов, полигонов, вертолетных площадок и радионавигационных пунктов или документу ИКАО «Индексы местоположения» (Doc 7910 ИКАО).

Если аэродром (посадочная площадка) не имеет четырехбуквенного обозначения (индекса), то в поле 16 указывается ZZZZ, а в поле 18 «Прочая информация» после сокращения DEST записывается полное наименование аэродрома назначения (посадочной площадки назначения).

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Далее без пробела указывается общее расчетное истекшее время до прибытия на аэродром назначения четырьмя цифрами без пробела, где первые две цифры обозначают часы, вторые - минуты.

В представленных планах полетов, поданных при учебно-тренировочных (тренировочных) полетах, после изложения информации об аэродроме (посадочной площадке) указывается общее расчетное истекшее время от времени начала учебно-тренировочных (тренировочных) полетов, обозначенного в поле 13.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

В планах полетов, полученных с борта воздушного судна во время полета (AFIL), общее расчетное истекшее время до прибытия является расчетным временем полета от первого пункта маршрута.

Затем через пробел указываются четырехбуквенные индексы всех запасных аэродромов (не более двух), запланированных для данного полета, или, если аэродромы не имеют четырехбуквенных обозначений (индексов), проставляются буквы ZZZZ, а в поле 18 «Прочая информация» после сокращения ALTN/ записываются полные наименования запасных аэродромов.

Примеры заполнения поля 16: -UUWW0330 UUOO URRR; -UUWW1430 ZZZZ; -ZZZZ1700 ZZZZ.

13.9. В поле 18 «Прочая информация» указывается дополнительная информация о полете, экипаже и воздушном судне, которая записывается после соответствующих буквенных признаков, отделенных косой чертой.

При отсутствии прочей информации указывается цифра 0, при этом датой выполнения полета считается текущая дата подачи стандартного сообщения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Для поля 18 применяются следующие ниже буквенные и цифровые признаки.

STS/ - признак, обозначающий причину особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), после которого в

соответствующих случаях указываются буквенные сочетания:

ALTRV - если воздушное судно выполняет полет на зарезервированной высоте;

ATFMX - если к воздушному судну согласно федеральным авиационным правилам не применяются регулирующие меры организации потоков воздушного движения;

FFR - если воздушное судно выполняет полет в целях борьбы с пожаром;

FLTCK - если в ходе полета воздушного судна осуществляется проверка навигационных средств с целью их калибровки;

HAZMAT - если воздушное судно осуществляет перевозку опасных материалов;

HEAD - если воздушному судну присвоен статус литера «А» для выполнения особо важного рейса;

HOSP - если воздушное судно выполняет медико-санитарный рейс, заявленный полномочными органами здравоохранения;

HUM - если воздушное судно выполняет рейс в гуманитарных целях;

MARSA - если воздушное судно государственной авиации выполняет полет вне маршрутов обслуживания воздушного движения и управление его полетом осуществляют органы обслуживания воздушного движения государственной авиации, включая обеспечение ответственности за эшелонирование относительно других воздушных судов государственной авиации;

MEDEVAC - если воздушное судно осуществляет полет для аварийной эвакуации людей, жизнь которых по медицинским показаниям находится под угрозой;

NONRVSM - если воздушное судно не оборудовано для полетов с RVSM, но планирует выполнять полет в воздушном пространстве RVSM, а также во всех случаях при полетах, выполняемых группой;

SAR - если воздушное судно выполняет полет в целях гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, поисково-спасательных операций, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

STATE - если воздушное судно государственной авиации выполняет полет для решения задач в области обороны и обеспечения безопасности Российской Федерации, в сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере внутренних дел, а также в областях таможенного дела и космической деятельности, а также во всех случаях, когда воздушному судну присвоен статус литера «К» для выполнения специального рейса (полета);

PKR - если воздушное судно выполняет подконтрольный рейс (полет) - при использовании воздушного пространства только в пределах Российской Федерации российскими пользователями;

K - когда воздушному судну присвоен статус литера «К» для выполнения специального рейса (полета) - при использовании воздушного пространства только в пределах Российской Федерации;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

08 - если воздушное судно выполняет перевозку пассажиров и багажа по расписанию регулярных воздушных перевозок - при использовании воздушного пространства только в пределах Российской Федерации российскими пользователями;

09 - если воздушное судно выполняет перевозку грузов и почты по расписанию регулярных воздушных перевозок;

23 - если воздушное судно выполняет полет в воздушном пространстве класса G - при использовании воздушного пространства только в пределах Российской Федерации российскими пользователями;

24 - если воздушное судно государственной авиации выполняет полет, за аэронавигационное обслуживание которого в соответствии с законодательством Российской Федерации сборы не взимаются - при использовании воздушного пространства только в пределах Российской Федерации российскими пользователями.

Другие причины особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) указываются после буквенного признака RMK/.

PBN/ - указание возможностей RNAV и/или RNP. Включает все указанные ниже дескрипторы, имеющие отношение к данному полету, максимум восемь элементов, т.е. в сумме не более 16 знаков.

Спецификация RNAV:

A1 - RNAV 10 (RNP 10);

B1 - RNAV 5, все разрешенные датчики;

B2 - RNAV 5, GNSS;

B3 - RNAV 5, DME/DME;

B4 - RNAV 5, VOR/DME;

B5 - RNAV 5, INS или IRS;

B6 - RNAV 5, LORAN C;

C1 - RNAV 2, все разрешенные датчики;

C2 - RNAV 2, GNSS;

C3 - RNAV 2, DME/DME;

C4 - RNAV 2, DME/DME/IRU;

D1 - RNAV 1, все разрешенные датчики;

D2 - RNAV 1, GNSS;

D3 - RNAV 1, DME/DME;

D4 - RNAV 1, DME/DME/IRU;

Спецификация RNP:

L1 - RNP4;

O1 - базовые RNP 1, все разрешенные датчики;

O2 - базовые RNP 1, GNSS;

O3 - базовые RNP 1, DME/DME;

O4 - базовые RNP 1, DME/DME/IRU;

S1 - RNP APCH;

S2 - RNP APCH C BARO-VNAV;

T1 - RNP AR APCH с RF (требуется специальное разрешение);

T2 - RNP AR APCFI без RF (требуется специальное разрешение).

NAV/ - основные данные о навигационном оборудовании, кроме указанного в PBN/. Под этим индексом указать функциональное дополнение GNSS с интервалом между двумя или несколькими методами функционального дополнения (например, NAV/GBAS SBAS).

COM/ - указываются виды применения связи или возможности, не оговоренные в пункте 13.5 настоящего Табеля сообщений.

DAT/ - указываются виды применения данных или возможности, не оговоренные в пункте 13.5 настоящего Табеля сообщений.

SUR/ - указываются виды применения наблюдения или возможности, не оговоренные в пункте 13.5 настоящего Табеля сообщений.

DEP/ - название и местоположение аэродрома вылета, если в поле 13 вставлено ZZZZ, либо органа обслуживания воздушного движения, от которого могут быть получены данные о дополнительном плане полета, если в поле 13 применено AFIL.

Для аэродромов и посадочных площадок, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение следующим образом:

четыре цифры, обозначающие широту в градусах и десятках и единицах минут с последующей буквой N (север) или S (юг), сопровождаемые пятью цифрами, указывающими долготу в градусах и десятках и единицах минут, за которыми следует буква E (восток) или W (запад). Правильное количество знаков, то есть 11 знаков, обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо (например: 4620N07805W);

пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, а именно обозначение основной точки, за которым следует пеленг от этой точки в виде трех цифр, указывающих градусы

относительно магнитного или истинного меридиана, за которым следует расстояние от точки в виде трех цифр, указывающих километры (расстояние в морских милях - только в виде трех цифр), при этом правильное количество знаков обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо (например пункт с магнитным пеленгом 180° на расстоянии 40 морских миль от VOR DUB следует обозначать как DUB180040);

первая точка на маршруте (название или LAT/LONG) или маркерный радиомаяк, если воздушное судно не взлетело с аэродрома.

DEST/ - название и местоположение аэродрома назначения, если в поле 16 вставлено ZZZZ. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

PAP/ - название и местоположение посадочной площадки, где в ходе полета планируется промежуточная посадка, промежуток времени нахождения на посадочной площадке, если в поле 15 вставлено ZZZZ. Дня посадочных площадок, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

После обозначения посадочной площадки без пробела указывается расчетное время нахождения на посадочной площадке от посадки до взлета в часах и минутах (четырьмя цифрами).

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

DOF/ - дата вылета воздушного судна в формате из шести цифр (YYMMDD, где YY - год, MM - месяц и DD - день).

REG/ - национальный или общий знак и регистрационный знак воздушного судна, если они отличаются от опознавательного индекса воздушного судна в поле 7.

EET/ - основные точки или четырехбуквенные обозначения (индексы) районов Единой системы и нарастающее расчетное истекшее время с момента взлета до таких точек или границ районов ответственности.

При полетах в воздушном пространстве класса G указываются районы полетной информации, через которые выполняется полет (в хронологической последовательности), и расчетное истекшее время до пролета (пересечения) их границ.

Для международных полетов с пересечением государственной границы Российской Федерации обязательно указание воздушного коридора пролета государственной границы Российской Федерации при выходе (входе) из (в) него и расчетного истекшего времени до точки пересечения оси маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

В случае, если маршрут полета воздушного судна при пересечении государственной границы Российской Федерации проходит вне установленного воздушного коридора ее пролета, то указываются географические координаты в градусах (семь знакомест; две цифры - широта места в градусах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и три цифры - долгота места в градусах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов) и эшелон (высота) пролета.

SEL/ - код SELCAL для воздушных судов с соответствующим оборудованием.

TYP/ - тип(ы) воздушного(ых) судна(судов), перед которым при необходимости без интервала указывается количество воздушных судов, и через интервал - если в поле 9 вставлено ZZZZ (пример: TYP/2 AN12).

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

CODE/ - адрес воздушного судна (выраженный в форме буквенно-цифрового кода из шести шестнадцатеричных чисел) (например: «F00001» - наименьшее значение адреса воздушного судна, содержащееся в конкретном блоке, регулируемом ИКАО).

DLE/ - задержка или ожидание на маршруте; указать основную(ые) точку(и) на

маршруте, где предполагается задержка с последующим указанием продолжительности задержки в часах и минутах, используя формат времени из четырех цифр (ччмм) (пример: DLE/MDG0030).

OPR/ - индекс ИКАО или название эксплуатанта, если они отличаются от опознавательного индекса воздушного судна в поле 7.

В случаях указания в поле 7 двухбуквенного внутреннего кода или трехбуквенного кода ИКАО авиапредприятия (авиакомпании), используемого по договору или с разрешения специального полномочного органа в области гражданской авиации, после сокращения OPR/ записывается наименование авиапредприятия (авиакомпании), выполняющего рейс и оплачивающего сборы за аэронавигационное обслуживание.

Для государственной и экспериментальной авиации указывается сокращенное наименование федерального органа исполнительной власти, при этом применяются буквы русского алфавита.

ORGN/ - восьмибуквенный адрес AFTN составителя или другая соответствующая контактная информация, если не представляется возможным сразу определить составителя плана полета.

PER/ - летно-технические данные воздушного судна, указываемые одной буквой, определенной в томе I «Правила производства полетов» документа «Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов» (PANS-OPS, Doc 8168), если это предписано соответствующим полномочным органом органом обслуживания воздушного движения.

ALTN/ - название запасного(ых) аэродрома(ов) пункта назначения, если в поле 16 вставлено ZZZZ. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

RALT/ - четырехбуквенный(е) указатель(и) запасного(ых) аэродрома(ов) на маршруте, указанный(е) в документе «Указатели (индексы) местоположения» (Doc 7910), или название(я) запасного(ых) аэродрома(ов) на маршруте, если индекс не присвоен. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

TALT/ - четырехбуквенный(е) индекс(ы) запасного аэродрома при взлете, определенный(е) в документе «Указатели (индексы) местоположения» (Doc 7910), или название запасного аэродрома при взлете, если индекс не присвоен. Для аэродромов, не перечисленных в соответствующем сборнике аэронавигационной информации, указать их местоположение, используя LAT/LONG или пеленг и расстояние от ближайшей основной точки, как указано в DEP/ выше.

RIF/ - сведения о маршруте полета до измененного аэродрома назначения или другом (в том числе запасном) маршруте, который может использоваться заявителем. После признака RIF/ описывается другой (запасной) маршрут полета по правилам, идентичным правилам описания данных в поле 15. После завершения описания маршрута указывается четырехбуквенный индекс аэродрома назначения расчетное истекшее время прибытия на него. Для выполнения полета по этому маршруту необходимо чтобы данные о нем были указаны в разрешении на использование воздушного пространства, а в последующем при необходимости получить новое диспетчерское разрешение на указанный полет. Каждый новый (другой) маршрут описывается после своего признака RIF/.

RMK/ - любые другие замечания произвольным текстом с применением букв русского или латинского алфавита, в зависимости от того на каком составлен план, а также в обязательном порядке:

PERM - обязательная информация о номере соответствующего разрешения для выполнения международного полета, если такое разрешение необходимо согласно пункту 120 Федеральных правил, а также о номере лицензии в случае осуществления деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов (за исключением случаев, если

указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) или о номере полученного подтверждения на обслуживание в пространстве классов «G» и «C», а также информация обо всех разрешениях, предварительно полученных пользователем воздушного пространства в соответствии с пунктами 40, 46 и 49 Федеральных правил;

информация о фамилии и минимуме погоды (дневной и ночной) командира воздушного судна (минимум погоды, установленный для группы воздушных судов) государственной авиации, если он выполняется в пределах воздушного пространства Российской Федерации, при этом указывается высота нижней границы облачности в метрах (две или три цифры) и горизонтальная видимость в километрах (десятичная дробь, целая часть от дробной отделяется запятой);

информация о маневрировании при выполнении воздушными судами групповых полетов, включая описание маршрутов полетов от точки расхождения и до точки схождения, либо до запланированных аэродромов посадки (указывается обязательно, если при описании маршрута полета в поле 15 применены буквы MANEWR);

информация о номере свидетельства эксплуатанта воздушного транспорта или номере сертификата субъекта авиации общего назначения;

информация об органах обслуживания воздушного движения (управления полетами) и рубежах приема/передачи управления по маршруту полета, если в представленном плане после признака STS/ было указано буквенное сочетание MARSA;

информация об отсутствии или неисправности на борту ВС аппаратуры государственного радиолокационного опознавания при выполнении полетов в воздушном пространстве классов A и C, для воздушных судов государственной и экспериментальной авиации указывается - /БЕЗ СРО;

информация о предварительном согласовании вопросов обеспечения приема воздушного судна на аэродроме(ах) посадки, для чего указывается - /ПОСАДКА СОГЛАСОВАНА либо /SLOT 13.30, при этом исключение составляют случаи относительно воздушных судов гражданской авиации, выполняющих полет по международному или внутреннему расписанию, а также если посадка воздушного судна планируется на аэродром гражданской авиации, для которого в документах аэронавигационной информации не указаны данные о применении процедуры слотирования;

номер извещения NOTAM, в соответствии с которым объявлен период действия зоны ограничения полетов или временной опасной зоны, если воздушное пространство указанных элементов структуры воздушного пространства будет использоваться при выполнении полета.

13.10. В поле 19 «Дополнительная информация» указывается следующая информация:

E/ - с последующими четырьмя цифрами, обозначающими запас топлива (максимальную продолжительность полета) в часах и минутах;

P/ - с последующими одной, двумя или тремя цифрами, обозначающими число лиц на борту (пассажиров и экипажа);

R/ - обозначающее радиооборудование для аварийно-спасательных целей с последующим указанием:

U, если обеспечивается УВЧ-связь на частоте 243,0 МГц;

V, если обеспечивается ОВЧ-связь на частоте 121,5 МГц;

E, если имеется аварийный приводной передатчик (бортовой аварийный радиомаяк).

S/ - обозначающее спасательное оборудование с последующим указанием:

P, если на борту имеется полярное аварийно-спасательное оборудование;

D, если на борту имеется аварийно-спасательное оборудование, предназначенное для пустыни;

M, если на борту имеется морское аварийно-спасательное оборудование;

J, если на борту имеется аварийно-спасательное оборудование, предназначенное для джунглей.

J/ - обозначает данные о спасательных жилетах с последующим указанием:

L, если спасательные жилеты оснащены источником света;

F, если спасательные жилеты имеют флуоресцентное покрытие;

U, если радиостанция на любом из спасательных жилетов обеспечивает УВЧ-связь на частоте 243,0 МГц;

V, если радиостанция на любом из спасательных жилетов обеспечивает ОВЧ-связь на частоте 121,5 МГц.

D/ - обозначает данные о спасательных лодках с последующим указанием:

две цифры - количество имеющихся спасательных лодок;

три цифры - общая вместимость (количество перевозимых человек) всех спасательных лодок;

C, если спасательные лодки закрытые;

цвет лодок.

N/ - обозначает любую другую информацию о имеющемся на борту аварийно-спасательном оборудовании, вносимую произвольным текстом с применением букв русского или латинского алфавитов.

C/ - с последующим указанием фамилии командира воздушного судна.

Вышеуказанная дополнительная информация обязательно вносится в представленный план полета только для российских гражданских воздушных судов, не передается в сообщении о представленном плане полета и предоставляется по соответствующему запросу.

13.11. Пример сообщения FPL:

(FPL-YUY4023-IN
-B734/M-SFP1WYR/C
-LTFJ0200
-N0408F340 ERTAS1W ERTAS UN604 MAKOL/N0408F350 UN604 INKOM UN613 SOGTA UW533 PW UM70 TAMAK/N0398F350 TM04A
-URRR0155 URKK
-PBN/A1 DOF/130406 EET/LBSR0016 UKFV0029 UKDV0112 URRV0132 OPR/YUY RMK/PERM TURKEY CAC193 RUSSIA 974902 CA.ZHOGOLEV)

(FPL-YUY508-IN
-B734/M-SFP1WYRG/C
-EDDP2010
-N0488F290 TORPU1E TORPU Z21 DRN UZ21 OMELO UL620 PEMUR/N0482F310 UL984 PADKA L984 LUXAR L986 TEPNA/K0893F310 UL986 INROG/N0482F310 UL981 RETRO/KO895F310 UL981 ODS UP567 OLENA R230 LAMET A277 BANUT/N0484F310 N77 BARUS M747 LIMTI N161 GASBI/K0894F310 G161 MASAV G155 GATLU/K0888F330 G155 SARIN/K0894S1010 A368 FKG B215 YBL B330 JTG/K0898S1070 B330 POU R473 SIERA
-VHHH1042 VMMC
-STS/HEAD PBN/C2 DOF/130406 REG/DAALD EET/EDUU0013 EPWW0034 UKLV0053 LUUU0113 UKOV0128 UKFV0142 URRV0204 UGGG0223 UBBA0252 UATT0324 UACC0440 UAAA0515 UACC0539 ZWUQ0606 ZLHW0716 ZPKM0848 ZGZU0946 VHHK1031 SEL/DLBS OPR/YUY)

III. Состав (объем) информации, включаемой в сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного сообщения

14. Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна и изменения к нему направляются эксплуатантом в главный центр Единой системы в сроки, установленные Федеральными правилами.

Применение процедур относительно повторяющегося плана полета воздушного

судна эксплуатант и главный центр Единой системы обеспечивают в порядке, установленном для организации планирования использования воздушного пространства*.

*Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 января 2012 г. N 6 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация планирования использования воздушного пространства Российской Федерации» (зарегистрирован Минюстом России 22 марта 2012 г., регистрационный N 23577).

Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна эксплуатант направляет в главный центр Единой системы в одной из следующих форм:

(в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 474)

перечень повторяющихся планов полетов воздушных судов на специальном бланке;

формализованное сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений;

формализованное сообщение о повторяющихся планах полетов воздушных судов в виде электронного файла по сети Интернет или на соответствующем электронном носителе.

15. Перечень повторяющихся планов полета воздушных судов, направляемый в двух экземплярах и оформленный на специальном бланке (далее - перечень), образец которого представлен в приложениях N 5 и 6 к настоящему Табелю сообщений, заполняется с использованием латинских букв и должен содержать следующий ниже состав (объем) информации.

15.1. В колонке A (Эксплуатант) указывается полное наименование эксплуатанта (его зарегистрированная торговая марка).

15.2. В колонке B (Адресат(ы)) указывается адрес главного центра Единой системы.

15.3. В колонке C (Аэродром(ы) вылета) указывается индекс(ы) местоположения аэродрома(ов) вылета.

15.4. В колонке D (Дата) указывается дата представления перечня, состоящая из шести цифр (год, месяц, день).

15.5. В колонке E (Серийный номер) указывается серийный номер представленного перечня (два числа через тире): первое число - две последние цифры года, второе число - серийный номер представления перечня за указанный год (нумерация начинается с цифры 1 для каждого нового года).

15.6. В колонке F (Страница) указывается номер страницы и общее число страниц в представленном перечне.

15.7. В колонке G (Дополнительные данные) указывается название источника, который по первому требованию представит информацию для поиска и спасания.

Объем и содержание информации для поиска и спасания должны соответствовать объему и содержанию информации, излагаемой в поле 19 представленного плана полета.

15.8. В колонке H (тип записи) указывается:

знак «-» в отношении каждого повторяющегося плана полета, подлежащего изъятию из перечня;

знак «+» в отношении каждого повторяющегося плана полета, который добавлен вновь и информация о котором не представлялась в предыдущем перечне.

Колонка H не заполняется в отношении каждого повторяющегося плана полета, информация о котором представлялась в предыдущем перечне.

15.9. В колонках I и J указываются соответственно:

дата (год, месяц, день) начала выполнения данного полета;

дата (год, месяц, день) окончания выполнения полета или «UFN» (до последующего извещения), если окончания выполнения полета неизвестен.

15.10. В колонку K (Дни полетов) вносятся числа от 1 до 7, соответствующие дням недели, по которым планируется выполнение полета.

Для дней недели, когда полет не предусматривается, указывается «0».

15.11. В колонке L (Опознавательный индекс воздушного судна) указывается

информация, соответствующая информации в поле 7 представленного плана полета.

15.12. В колонке M (Тип воздушного судна и категория турбулентности) указывается информация, соответствующая информации в поле 9 представленного плана полета.

Для повторяющихся планов полетов по международному расписанию должны быть указаны все запасные типы воздушных судов, а также их модификация и компоновка.

15.13. В колонке N (Аэродром и время вылета) указывается информация, соответствующая информации в поле 13 представленного плана полета согласно пункту 13.6 настоящего Табеля сообщений.

(п. 15.13 в ред. Приказа Минтранса России от 25.12.2018 N 474)

15.14. В колонке O (Маршрут) указывается информация, соответствующая информации в поле 15 представленного плана полета. Для повторяющихся планов полетов по международному расписанию должны быть указаны точки входа/выхода в воздушное пространство Российской Федерации.

15.15. В колонке P (Аэродром назначения о общее расчетное истекшее время) указывается информация, соответствующая информации в поле 16 представленного плана полета.

15.16. В колонке Q (Примечание) указывается соответствующая информация поля 18 и, с признаком EQPT/, информация поля 10 представленного плана полета, за исключением информации о запасных аэродромах.

15.17. В колонке Q (Примечание) указывается информация, соответствующая информации в поле 18 представленного плана полета.

Для повторяющихся планов полетов по международному расписанию в колонке Q также указываются:

полные наименования аэропортов отправления, технических посадок, посадок с правом «Stop-over», а также аэропортов назначения (включая четырехбуквенный код ИКАО в скобках) и время прибытия и отправления в каждом пункте;

данные о согласовании интервалов времени (слотов) для прибытия и вылета в/из соответствующий аэропорт на территории Российской Федерации;

любая дополнительная информация, касающаяся коммерческих особенностей выполнения рейса, включая совместную эксплуатацию или выполнение рейса под двойным кодом ИАТА совместно с другим эксплуатантом.

16. К формализованному сообщению о повторяющемся плане полета воздушного судна по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений относятся:

RPL - телеграфное сообщение о повторяющемся плане полета;

CRP - телеграфное сообщение об отмене повторяющегося плана полета;

RPN - телеграфное сообщение об отказе в обработке повторяющегося плана полета.

16.1. Формализованное сообщение о повторяющемся плане полета составляется с применением букв латинского алфавита и направляется в главный центр Единой системы в виде формализованной телеграммы, состоящей из трех частей: адресной, информационной и подписной.

Адресная и подписная части телеграммы заполняются в соответствии с установленными правилами адресования и передачи телеграфных сообщений.

Информационная часть телеграммы заполняется в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

16.2. При заполнении информационной части телеграфного сообщения перенос текста на другую строку допускается только целыми группами (словами) без их разрывов.

16.3. Для описания информационной части используются поля, имеющие следующие наименования:

поле 1 «тип сообщения»;

поле 2 «действителен с»;

поле 3 «действителен до»;

поле 4 «дни полетов»;

поле 5 «опознавательный индекс воздушного судна»;

поле 6 «тип воздушного судна и категория турбулентности»;

поле 7 «аэродром и время вылета»;

поле 8 «маршрут»;

поле 9 «аэродром назначения и общее расчетное истекшее время (до посадки)»;

поле 10 «прочая информация».

16.4. Признаком начала каждого поля данных (кроме поля 1 «Тип сообщения») является символ «-» (дефис).

Данные всех полей информационной части сообщения заключаются в круглые скобки.

Если телеграмма содержит данные о нескольких телеграфных сообщениях, касающихся повторяющихся планов полета, то каждое сообщение начинается открывающейся круглой скобкой и с новой строки, а заканчивается закрывающейся круглой скобкой.

16.5. Допускается в текст одной телеграммы включать сообщение CRP и RPL.

16.6. Поля информационной части телеграфного сообщения заполняются по следующим ниже правилам.

16.6.1. В поле 1 «тип сообщения» указывается после открывающейся круглой скобки без пробела признак, обозначающий вид сообщения.

Пример заполнения:

(RPL - телеграфное сообщение о повторяющемся плане полета;

(CRP - телеграфное сообщение об отмене повторяющегося плана полета;

(RPN - телеграфное сообщение об отказе в обработке повторяющегося плана полета.

16.6.2. В поле 2 «действителен с» указывается дата выполнения первого полета.

Дата записывается шестью цифрами без пробела, где первые две цифры обозначают год, вторые - месяц, третьи - день.

Дата первого полета должна приходиться на один из заявленных в поле 4 «дни полетов» дней недели.

Пример заполнения:

-120416 - 16 апреля 2012 года.

16.6.3. В поле «действителен до» указывается дата выполнения последнего полета согласно повторяющемуся плану полета.

Дата записывается шестью цифрами без пробела, где первые две цифры обозначают год, вторые - месяц, третьи - день.

Дата последнего полета должна приходиться на один из заявленных в поле 4 «дни полетов» дней недели.

Пример заполнения:

-121115 - 15 ноября 2012 года.

16.6.4. В поле 4 «дни полетов» указываются семью цифрами без пробела, где цифра, соответствующая порядковому номеру дня недели, соответствует дню выполнения полета и цифра «0» - дню, когда полет не предусматривается.

Пример заполнения:

-1234567 - полет выполняется в понедельник, вторник, среду, четверг, пятницу, субботу, воскресенье;

-0200507 - полет выполняется во вторник, пятницу и воскресенье.

16.6.5. В поле 5 «опознавательный индекс воздушного судна» указывается информация об опознавательном индексе воздушного судна в порядке, предусмотренном для поля 7 представленного плана полета воздушного судна (кроме указания режима и кода ВРЛ).

16.6.6. В поле 6 «тип воздушного судна и категория турбулентности» указывается информация в порядке, предусмотренном для поля 9 представленного плана полета воздушного судна.

16.6.7. В поле 7 «аэродром и время вылета» указывается информация в порядке,

предусмотренном для поля 13 представленного плана полета воздушного судна.

16.6.8. В поле 8 «маршрут» указывается информация в порядке, предусмотренном для поля 15 представленного плана полета воздушного судна. Для сообщения CRP поле 8 не заполняется.

16.6.9. В поле 9 «аэродром назначения и общее расчетное истекшее время (до посадки)» указывается информация в порядке, предусмотренном для поля 16 представленного плана полета воздушного судна, за исключением информации о запасных аэродромах.

16.6.10. В поле 10 «прочая информация» указывается информация в порядке, предусмотренном для поля 18 представленного плана полета воздушного судна.

При этом следует учитывать особенности, приведенные ниже:

EET/ - основные точки или четырехбуквенные обозначения (индексы) районов Единой системы и нарастающее расчетное истекшее время с момента взлета до таких точек или границ районов ответственности.

INPNT/ - точка входа и расчетное время (UTC) входа (без пробела) в воздушное пространство Российской Федерации для основного маршрута (указываются первыми) и, при необходимости, альтернативные точки входа, но без расчетного времени, указываются последовательно через пробел (пример заполнения: INPNT/BISIV0345 AKSUN - точка входа и расчетное время основного маршрута - BISIV0345, альтернативная точка входа без расчетного времени - AKSUN);

OUTPNT/ - точка выхода и расчетное время (UTC) выхода (без пробела) из воздушного пространства Российской Федерации для основного маршрута (указываются первыми) и, при необходимости, альтернативные точки выхода, но без расчетного времени, указываются последовательно через пробел (пример заполнения: OUTPNT/BESAT0710 ERNIK - точка выхода и расчетное время основного маршрута - BESAT0710, альтернативная точка выхода без расчетного времени - ERNIK);

STS/ - признак, обозначающий причину особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения;

EQPT/ - информация о средствах радиосвязи, навигационных средствах и средствах захода на посадку и возможности, в порядке, предусмотренном для поля 10 представленного плана полета воздушного судна для основного типа ВС;

TYP/ - информация о резервных типах ВС, через пробел указывается перечень типов ВС (пример заполнения: TYP/B772 A333 - два резервных типа ВС - B722 и A333);

DPP/ - дата выполнения крайнего полета согласно повторяющемуся плану полета воздушного судна, где первые две цифры обозначают год, вторые - месяц, третьи - день (пример заполнения: DPP/120924 - дата крайнего полета 24 сентября 2012 г.). При отмене RPL, до даты выполнения первого полета, признак DPP/ с датой выполнения крайнего полета не указываются;

в RMK/ - для телеграфного сообщения RPN произвольным текстом указываются причины невозможности обработать повторяющийся план полета или ограничений на использование воздушного пространства.

16.6.11. Для сообщения CRP поле «Прочая информация» не заполняется, за исключением признака DPP/.

16.6.12. Пример составления телеграфных сообщений RPL и CRP:

(RPL-120519-121026-1004507-SBI847-B763/H-UNNT2200
-K0845F310 EB A91 ASTAP G122 NIGOR/K0846F310
-VVTS0730-EET/UNKL0040 ZMUB0100 OUTPNT/NIGOR2300 DARNO STS/08
EQPT/SFWYRGDI/C PBN/S1 NAV/GBAS SBAS TYP/B767)

Чтение сообщения RPL:

RPL - повторяющийся план полета;

120519 - действителен с 19 мая 2012 г.;

121026 - действителен до 26 октября 2012 г.;

1004507 - дни выполнения: понедельник, четверг, пятница, воскресенье;

SBI847 - номер рейса 847, выполняется авиакомпанией «Сибирь» (SBI);

B763/H - тип ВС B763, категория - для тяжелых ВС (H);

UNNT2200 - аэродром вылета Новосибирск (Толмачево) (UNNT), время отправления 22 ч 00 мин. UTC;

K0845F310 - крейсерская скорость и запрошенный эшелон полета по маршруту 845 километров в час, и эшелон полета 310 соответственно;

EB A91 ASTAP G122 NIGOR/K0846F310 - маршрут полета;

VVTS0730 - аэропорт назначения Хошимин (Тан Сон Нхат) (VVTS), расчетное истекшее время до прибытия в аэропорт назначения - 7 ч 30 мин.;

EET/UNKL0040 ZMUB0100 - расчетное истекшее время до пролета границы РЦ ЕС ОрВД Красноярск РЦ 00 ч 40 мин., расчетное истекшее время до пролета границы Улан-Батор FIR 01 ч 00 мин.;

OUTPNT/NIGOR2300 DARNO - точка выхода NIGOR и расчетное время (UTC) выхода 23 ч 00 мин. из воздушного пространства РФ для основного маршрута, и альтернативная точка выхода без расчетного времени - DARNO;

STS/08 - судно выполняет перевозку пассажиров и багажа по расписанию регулярных воздушных перевозок;

EQPT/SFWYRGDI/C - информация поля 10 представленного плана полета;

PBN/S1 NAV/GBAS SBAS - информация поля 18 представленного плана полета;

TYP/B767 - резервный тип B767.

(CRP-120519-121026-1004507-SBI847-B763/H-UNNT2200-VVTS0730-DPP/120924)

Чтение сообщения CRP:

CRP - отмена повторяющегося плана полета (РПЛ);

120519 - действителен с 19 мая 2012 г.;

121026 - действителен до 26 октября 2012 г.;

1004507 - дни выполнения: понедельник, четверг, пятница, воскресенье;

SBI847 - номер рейса 847, выполняется авиакомпанией «Сибирь» (SBI);

B763/H - тип ВС B763, категория - для тяжелых ВС (H);

UNNT2200 - аэродром вылета Новосибирск (Толмачево) (UNNT), время отправления 22 ч 00 мин. UTC;

VVTS0730 - аэропорт назначения Хошимин (Тан Сон Нхат) (VVTS), расчетное истекшее время до прибытия в аэропорт назначения - 7 ч 30 мин.;

DPP/120924 - дата крайнего полета 24 сентября 2012 г.

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация подпунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

17.6.13. Для отмены ранее поданного в главный центр Единой системы сообщения RPL необходимо:

если полеты еще не выполнялись (до даты выполнения первого полета), то направить сообщение CRP на этот RPL (рейс), подлежащий исключению из расписания не менее чем за семь суток до даты выполнения первого полета (без признака DPP);

если полеты уже выполнялись (после даты выполнения первого полета), то направить сообщение CRP на этот RPL (рейс), подлежащий исключению из расписания не менее чем за семь суток до даты выполнения крайнего полета (с признаком DPP).

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация подпунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

17.6.13. Для изменения параметров ранее поданного в главный центр Единой системы сообщения RPL необходимо:

если полеты еще не выполнялись (до даты выполнения первого полета), то направить сообщение CRP на этот RPL (рейс), подлежащий исключению из расписания не менее чем

за семь суток до даты выполнения первого полета (без признака DPP), и направить RPL на тот же рейс, подлежащий добавлению в расписание, но с новыми параметрами не менее чем за семь суток до выполнения первого полета;

если полеты уже выполнялись (после даты выполнения первого полета), то направить сообщение CRP на этот RPL (рейс), подлежащий исключению из расписания не менее чем за семь суток до даты выполнения крайнего полета (с признаком DPP) и направить RPL на тот же рейс, подлежащий добавлению в расписание, но с новыми параметрами не менее чем за семь суток до выполнения первого полета.

18. Формализованное сообщение о повторяющихся планах полетов воздушных судов в виде электронного файла по сети Интернет или на соответствующем электронном носителе составляется эксплуатантом по правилам, изложенным в приложении N 7 к настоящему Табелю сообщений, и передается в главный центр Единой системы по предварительному согласованию.

IV. Сообщение о плане запуска шара-зонда, плане полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата

19. Сообщение о плане запуска шара-зонда, полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата (далее - сообщение о плане запуска) представляет собой сведения о планируемой деятельности по использованию воздушного пространства, которые направляются пользователем воздушного пространства или его представителем в орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, по сети Интернет или на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

20. Сообщение о плане запуска по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, а также на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, направляется в виде формализованной телеграммы, состоящей из трех частей: адресной, информационной и подписной.

Адресная и подписная части телеграммы заполняются в соответствии с установленными правилами адресования и передачи телеграфных сообщений.

Информационная часть телеграммы заполняется в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

21. Сообщение о плане запуска по сети Интернет направляется путем заполнения информационной части плана полета воздушного судна на веб-сайте органа ОВД в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

22. Текст сообщения о плане запуска заполняется печатными буквами в соответствующих случаях латинского или русского алфавита.

Перенос текста на другую строку допускается только целыми группами (словами) без их разрывов. Общее количество знаков в одной строке, включая промежутки между полями, не должно превышать 69.

23. Структура полей информационной части сообщения о плане запуска:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 15 - МАРШРУТ

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Признаком начала каждого поля данных (кроме поля 3) является символ «-» (дефис).

Данные полей от 3 до 18 заключаются в круглые скобки и предназначены для автоматизированной обработки.

В поле 3 (Тип сообщения) указывается тип сообщения (три знакоместа) после

открытия круглой скобки без пробела.

Для сообщения о плане запуска используется индекс - SHR.

Пример заполнения поля 3: (SHR

В поле 7 (Опознавательный индекс летательного аппарата, режим и код ВРЛ) указывается до пяти цифр, обозначающих номер государственной регистрации, если такая регистрация установлена воздушным законодательством Российской Федерации.

В остальных случаях в поле 7 указываются буквы Z.

В поле 13 (Аэродром вылета, время) место запуска шара-зонда (подъема привязного аэростата), вылета пилотируемого аэростата или беспилотного летательного аппарата указывается одним из следующих способов:

если находится на аэродроме, то указывается четырехбуквенное обозначение аэродрома вылета (посадочной площадки вылета) и затем без пробела расчетное время взлета в часах и минутах (четырьмя цифрами), при этом задействуется не более восьми буквенно-цифровых знакомест;

если место запуска (старта) не имеет четырехбуквенного обозначения, то в поле 13 указываются ZZZZ, а в поле 18 после сокращения DEP/ - местоположение, обозначенное географическими координатами.

Для обозначения аэродрома вылета применяется четырехбуквенный индекс ИКАО, указанный в документе «Указатели (индексы) местоположения» (Doc 7910).

Для обозначения аэродрома вылета (посадочной площадки вылета) государственной и экспериментальной авиации применяется индекс, указанный в Сборнике четырехбуквенных указателей (индексов) местоположения аэродромов, полигонов, посадочных и вертолетных площадок для использования государственной и экспериментальной авиацией.

В поле 15 (Маршрут) для пилотируемых аэростатов и беспилотных летательных аппаратов указывается последовательно значение диапазона высот полета и границы зоны полетов.

Значение диапазона высот полета записывается через косую черту:

в десятках метров по давлению 760 мм рт. ст. - буква S и без пробела четыре цифры, указывающие значение эшелона в десятках метров, а необходимое число цифр дополняется с помощью нулей (Пример: S0120/S0540...);

в десятках метров максимальная абсолютная высота - буква M и без пробела четыре цифры, обозначающие значение высоты в десятках метров, определенной по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, а необходимое количество цифр также дополняется слева нулями (Пример: M0020/M0060...).

Границы зоны полетов записываются после признака «/ZONA»:

обозначением точек излома границы зоны полетов географическими координатами в градусах и минутах (используется до 11 знаков): четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минусах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей. Запись производится через пробелы между обозначением каждой точки излома границы зоны (пример: /ZONA 4955N 04312E 4815N 04210E 5012N 04410E/);

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

либо указанием номера зоны ограничения полетов, постоянной опасной зоны или, в соответствующих случаях, запретной зоны (Пример: /ZONA ULR22/).

Вся информация относительно границы зоны полетов ограничивается с обеих сторон наклонными чертами.

При необходимости, в планах запуска для пилотируемых аэростатов и беспилотных летательных аппаратов поле 15 может быть заполнено применительно к правилам заполнения поля 15 для представленного плана воздушного судна.

В планах запуска для шаров-зондов и привязных аэростатов в поле 15 указывается последовательно скороподъемность (только для шаров-зондов) и максимальная высота запуска или подъема. Значения скороподъемности и высоты подъема записываются одной

группой без пробелов.

Скороподъемность указывается в метрах в минуту трехзначным числом, перед которым записывается буква K (пример: K300 - 300 м/мин.).

Максимальная абсолютная высота подъема указывается в десятках метров четырехзначным числом, перед которым записывается буква M, при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей.

Примеры:

1. M0900 - высота 9000 м;
2. M1500 - высота 15000 м;
3. M0005 - высота 50 м.

В поле 16 (аэродром (площадка) и общее расчетное истекшее время) для пилотируемых аэростатов и беспилотных летательных аппаратов аэродром (площадка), где планируется приземления после выполнения полета, указывается в порядке, как для поля 13. При этом если место приземления не имеет четырехбуквенного обозначения, то в поле 13 указываются ZZZZ, а в поле 18 после сокращения DEST/ - местоположение, обозначенное географическими координатами.

Общее расчетное истекшее время до окончания полета указывается четырьмя цифрами без пробела, где первые две цифры обозначают часы, вторые - минуты.

В планах запуска шаров-зондов и привязных аэростатов поле 16 не заполняется.

В поле 18 (Прочая информация) указывается дополнительная информация о полете, которая записывается после соответствующих буквенных признаков, отделенных косой чертой.

При отсутствии прочей информации указывается цифра 0.

Для поля 18 применяются следующие ниже буквенные признаки.

DOF/ - дата вылета летательного аппарата в формате из шести цифр (YYMMDD, где YY - год, MM - месяц и DD - день).

STS/ - признак, обозначающий причину особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами), после которого в соответствующих случаях указываются буквенные сочетания:

FFR - если летательный аппарат выполняет полет в целях борьбы с пожаром;

SAR - если летательный аппарат выполняет полет в целях гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности;

STATE - если летательный аппарат выполняет полет для решения задач в области обороны и обеспечения безопасности Российской Федерации, в сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере внутренних дел, а также в областях таможенного дела и космической деятельности;

Другие причины особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) указываются после буквенного признака RMK/.

DEP/ - местоположение места старта, если в поле 13 вставлено ZZZZ, указывается в градусах и минутах (используется до 11 знаков): четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: - 5402N04812E).

DEST/ - местоположение точки приземления, если в поле 16 вставлено ZZZZ, указывается также в DEP/ выше.

REG/ - национальный или общий знак и регистрационный знак воздушного судна, если они отличаются от опознавательного индекса воздушного судна в поле 7.

EET/ - основные точки или четырехбуквенные обозначения (индексы) районов Единой системы и нарастающее расчетное истекшее время с момента взлета до таких точек или границ районов ответственности.

При полетах в воздушном пространстве класса G указываются районы полетной информации, через которые выполняется полет (в хронологической последовательности), и расчетное истекшее время до пролета (пересечения) их границ.

TYP/ - тип летательного аппарата, перед которым при необходимости без интервала указывается количество летательных аппаратов, если их более одного. Для обозначения типа летательного аппарата используются следующие обозначения:

BLA - беспилотный летательный аппарат;

AER - пилотируемый аэростат;

SHAR - шар-зонд (используется также для обозначения привязного аэростата, параплана и т.д.).

DLE/ - задержка или ожидание на маршруте; указать основную(ые) точку(и) на маршруте, где предполагается задержка с последующим указанием продолжительности задержки в часах и минутах, используя формат времени из четырех цифр (ччмм) (пример: DLE/MDG0030).

OPR/ - указывается сокращенное наименование федерального органа исполнительной власти, название организации или данные физического лица (фамилия, имя, отчество), при этом применяются буквы русского алфавита.

ORGN/ - восьмибуквенный адрес AFTN составителя или другая соответствующая контактная информация, если не представляется возможным сразу определить составителя плана полета.

PER/ - летно-технические данные летательного аппарата, если это предписано соответствующим полномочным органом обслуживания воздушного движения.

RMK/ - любые другие замечания произвольным текстом с применением букв русского или латинского алфавита, если считается необходимым.

V. Сообщение о плане проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ

24. Сообщение о плане проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ (далее - сообщение о плане стрельб) представляют собой сведения о планируемой деятельности по использованию воздушного пространства.

25. Сообщение о плане стрельб подается пользователем воздушного пространства или его представителем в орган ОВД по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, по сети Интернет или на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

26. Сообщение о плане стрельб по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, а также на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, подается в виде формализованной телеграммы, состоящей из трех частей: адресной, информационной и подписной.

Информационная часть телеграммы заполняется в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

27. Сообщение о плане стрельб по сети Интернет подается путем заполнения информационной части на веб-сайте органа обслуживания воздушного движения в последовательности и по правилам, определенным настоящим Табелем сообщений.

28. Текст сообщения о плане стрельб заполняется печатными буквами в соответствующих случаях латинского или русского алфавита.

Перенос текста на другую строку допускается только целыми группами (словами) без их разрывов. Общее количество знаков в одной строке, включая промежутки между полями, не должно превышать 69.

29. Структура полей информационной части сообщения о плане стрельб:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Признаком начала каждого поля данных (кроме поля 3) является символ «-» (дефис).

Данные полей от 3 до 18 заключаются в круглые скобки и предназначены для автоматизированной обработки.

В поле 3 (Тип сообщения) указывается тип сообщения (три знакоместа) после открытия круглой скобки без пробела.

Для сообщения о плане запуска используется индекс - SPW.

Пример заполнения поля 3: (SPW

В поле 13 (Место, время и максимальная высота использования воздушного пространства) указывается район (пункт), где планируется осуществление деятельности по использованию воздушного пространства одним из следующих способов:

номером запретной зоны, зоны ограничения полетов либо опасной зоны в случаях, если потребности в воздушном пространстве для проведения стрельб, пусков ракет, взрывных работ с учетом гарантированного обеспечения безопасности полетов воздушных судов совпадают с границами указанных элементов структуры воздушного пространства (пример: /ULR22/);

с обозначением точек излома границы района географическими координатами в градусах и минутах (используется до 11 знаков): четыре цифры - широта места в градусах и минутах с указанием буквы N (северная) или S (южная) и пять цифр - долгота места в градусах и минутах с указанием буквы E (восточная) или W (западная), при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей и запись производится одной группой без пробелов (пример: - /4955N04312E4815N04210E5012N04410E/);

После района (пункта) через пробел указывается время проведения мероприятия: четыре цифры, обозначающие начало проведения мероприятия (часы, минуты), и после косой черты - четыре цифры, обозначающие время окончания мероприятия (часы, минуты). Информация записывается одной группой без пробелов.

После времени проведения мероприятия через пробел во всех случаях указывается максимальная абсолютная высота, на которой обеспечивается безопасность полетов от стрельб (пусков, взрывов) с учетом разлета осколков в десятках метров четырехзначным числом, перед которым записывается буква M. Необходимое число цифр дополняется с помощью нулей.

Примеры заполнения поля 13:

ULR100 1200/1500 M0040;

4800N04812E4810N05010E4915N04925E5005N05130E 1000/1400 M2000;

5512N04812E 0900/1025 M0015.

В поле 18 (Прочая информация) указывается дополнительная информация о полете, которая записывается после соответствующих буквенных признаков, отделенных косой чертой.

При отсутствии прочей информации указывается цифра 0.

Для поля 18 применяются следующие ниже буквенные признаки.

DOF/ - дата осуществления деятельности по использованию воздушного пространства в формате из шести цифр (YYMMDD, где YY - год, MM - месяц и DD - день).

TYP/ - вид деятельности по использованию воздушного пространства:

STR - проведение стрельб;

RAK - пуск ракеты;

WZR - проведение взрывных работ.

OPR/ - указывается сокращенное наименование федерального органа исполнительной власти, название организации или данные физического лица (фамилия, имя, отчество), при этом применяются буквы русского алфавита.

ORGN/ - восьмибуквенный адрес AFTN составителя или другая соответствующая контактная информация, если не представляется возможным сразу определить составителя плана полета.

RMK/ - любые другие замечания произвольным текстом с применением букв русского или латинского алфавита, если считается необходимым.

VI. Стандартные сообщения, касающиеся обслуживания воздушного движения и осуществления другой деятельности по использованию воздушного пространства

30. К стандартным сообщениям, касающимся обслуживания воздушного движения и осуществления другой деятельности по использованию воздушного пространства, относятся:

стандартные сообщения, касающиеся аварийного положения;

стандартные сообщения, касающиеся представленного плана полета, плана запуска, плана стрельбы и связанные с ним обновленные данные;

стандартные сообщения, касающиеся координации;

дополнительные стандартные сообщения;

сообщения, касающиеся организации потоков воздушного движения.

31. При составлении стандартных сообщений используются правила построения, группирования данных и пунктуации, а также структуры полей, изложенные в Doc 4444 ATM/501 «Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения».

32. Стандартные сообщения, касающиеся аварийного положения, включают в себя:

ALR - аварийное оповещение;

RCF - отказ радиосвязи;

ALD - первичное сообщение об авиационном событии.

32.1. Стандартное сообщение ALR подается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) во всех случаях, когда необходимо уведомить координационный центр поиска и спасания о том, что воздушное судно находится в одной из стадий аварийного положения.

Нумерация и наименование полей, из которых состоит стандартное сообщение ALR:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 5 - ОПИСАНИЕ АВАРИЙНОГО ПОЛОЖЕНИЯ

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 8 - ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ТИП ПОЛЕТА

Поле 9 - КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА

Поле 10 - ОБОРУДОВАНИЕ

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 15 - МАРШРУТ

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Поле 19 - ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Поле 20 - ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ ОПОВЕЩЕНИЯ В ЦЕЛЯХ ПОИСКА И СПАСАНИЯ.

32.2. Стандартное сообщение RCF подается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) в том случае, когда становится известно о том, что на воздушном судне, выполняющем полет в его районе ответственности, имеет место отказ радиосвязи. Такая информация направляется всем органам обслуживания воздушного движения, через районы и зоны которых проходит маршрут полета указанного воздушного судна.

Нумерация и наименование полей, из которых состоит стандартное сообщение RCF:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА, РЕЖИМ И КОД ВРЛ

Поле 21 - ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТКАЗЕ РАДИОСВЯЗИ.

В поле 3 (Тип сообщения) указывается соответственно: (ALR; (RCF.

Информация в поле 7 для ALR и RCF соответствует информации для указанного поля в сообщении о представленном плане полета воздушного судна (FPL) и дополнительной информации о режиме и коде вторичного обзорного радиолокатора (далее - ВОРЛ), которая записывается через наклонную черту после опознавательного индекса воздушного судна и содержит один знак буквенного обозначения режима ВОРЛ и четыре цифры, обозначающие код ВОРЛ.

Состав и объем информации для ALR в поле 8, в поле 9, в поле 10, в поле 13, в поле 15, в поле 16, в поле 18, в поле 19 - соответствует составу и объему информации для указанных полей сообщения о представленном плане полета воздушного судна (FPL).

Для ALR в поле 5 (Описание аварийного положения) после одного дефиса указывается:

одна из аварийных стадий, объявленных в отношении воздушного судна:

INCERFA - для стадии неопределенности;

ALERFA - для стадии тревоги;

DETRESFA - для стадии бедствия;

далее через косую черту указывается индекс местоположения и индекс органа обслуживания воздушного движения (всего восемь букв), отправившего данное сообщение;

далее через косую черту указывается характер аварийного положения в виде короткого открытого текста с естественными пробелами между словами.

Пример заполнения поля 5:

ALERFA/УХННЗРЗЬ/ДОНЕСЕНИЕ НЕ ПОСТУПИЛО ВОВРЕМЯ...;

ALERFA/УЛААЗРЗЬ/ ПАССАЖИР СООБЩИЛ О БОМБЕ..

Для ALR в поле 20 (Информация для аварийного оповещения в целях поиска и спасания) восемь обязательных элементов, при отсутствии информации по каждому из элементов без исключения следует указывать слова НЕТ (NIL) или НЕИЗВЕСТНО (NOT KNOWN):

обозначение эксплуатанта (двухбуквенный индекс ИКАО и название);

орган обслуживания воздушного движения, с которым последний раз устанавливалась связь;

время, когда последний раз устанавливалась двухсторонняя связь;

частота радиосвязи, на которой последний раз устанавливалась связь;

последнее сообщенное местоположение;

метод определения последнего известного местоположения;

действия, предпринятые передающим органом обслуживания воздушного движения;

прочая относящаяся к событию информация.

32.3. Стандартное сообщение ALD подается незамедлительно органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) во всех случаях, когда имеется информация относительно авиационного события, акта незаконного вмешательства в деятельность авиации, нарушения порядка использования воздушного пространства.

Стандартное сообщение ALD может также подаваться во всех других случаях, когда должностное лицо органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) посчитает необходимым уведомить уполномоченные органы в гражданской, государственной и экспериментальной авиации о произошедшем событии в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов и безопасности использования воздушного пространства.

Стандартное сообщение ALD включает в себя следующую информацию:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ (указывается ALD)

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 9 - КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Состав (объем) информации, включаемой в сообщение ALD, соответствует составу

(объему) информации для сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения.

При этом в поле 18, после RMK/, произвольным неформализованным текстом с применением букв русского алфавита излагается вся известная информация о событии.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

33. Стандартные сообщения, касающиеся представленного плана полета, плана запуска, плана стрельбы и связанные с ним обновленные данные включают в себя:

FPL - в каждом соответствующем случае сообщение о представленном плане полета;

SPW - сообщение о плане проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ;

SHR - сообщение о плане запуска шара-зонда, плане полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата;

PLN - сообщение о представленном плане полета воздушного судна, в отношении которого согласно пункту 117 Федеральных правил, дано разрешение на использование воздушного пространства;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

CHG - сообщение, касающееся изменения представленного плана полета;

CNL - сообщение, касающееся аннулирования представленного плана полета;

DLA - сообщение, касающееся задержки относительно времени отправления, указанного в поле 13 представленного плана полета;

DEP - сообщение, касающееся вылета (начала деятельности);

ARR - сообщение, касающееся прибытия (окончания деятельности).

33.1. FPL и PLN подаются в соответствии с приложением N 2 к настоящему Табелю сообщений с тем, чтобы обеспечить безопасность использования воздушного пространства и в соответствующих классах воздушного пространства экипажам воздушных судов было предоставлено диспетчерское обслуживание, полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

Состав (объем) информации, включаемой в сообщения FPL, касающиеся полета воздушного судна, и PLN, соответствует составу (объему) информации для сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения.

Состав (объем) информации, включаемой в сообщения SHR и SPW касающееся деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полета воздушного судна, соответствует в каждом конкретном случае составу (объему) информации для сообщения о плане запуска шара-зонда, о плане полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата, указанному в главе IV настоящего Табеля сообщений, или составу (объему) информации для сообщения о плане проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ, указанному в главе V настоящего Табеля сообщений соответственно.

33.2. CHG передается в том случае, когда необходимо внести какое-либо изменение в основные данные представленного плана полета, содержащиеся в переданных ранее сообщениях FPL и PLN:

в поле 8 относительно правил полетов и типа полета;

в поле 9 относительно количества, типа воздушных судов, категории турбулентного следа;

в поле 10 относительно оборудования и возможностей;

в поле 13 относительно времени вылета (отправления);

в поле 15 относительно маршрута полета;

в поле 18 относительно прочей информации.

При этом в поле 22 указываются: номер поля плана полета, подлежащего изменению, а также новые данные.

Для внесения изменений в данные плана полета относительно расчетного времени вылета (отправления) воздушного судна на дату, следующую за датой вылета, указанной после DOF/ в сообщениях FPL и (или) PLN, в поле 22, кроме уточненного времени вылета (отправления), после DOF/ указывается новая дата вылета.

(пп. 33.2 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

33.3. CNL передается:

когда отменяется ранее поданное сообщение FPL; когда при возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно двумя и более пользователями воздушного пространства реализуются процедуры запрещения или ограничения использования воздушного пространства согласно пункту 135 Федеральных правил и требуется отменить ранее поданное сообщение PLN;

по истечении 30 минут от расчетного времени вылета (отправления), указанного в основных данных плана полета, если в органе обслуживания воздушного движения (управления полетами) отсутствует информация о намерении эксплуатанта изменить время вылета или о задержке вылета.

(пп. 33.3 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

33.4. DLA передается в том случае, когда вылет (отправление) воздушного судна задерживается более чем на 30 минут после того, как наступит расчетное время вылета (отправления), указанное в сообщении PLN, но на срок не позднее 23.59 UTC планируемой даты выполнения полета. При этом в сообщении DLA необходимо указать:

в поле 13 новое расчетное время вылета (отправления);

в поле 18 причину задержки при условии, что в обязательном порядке пользователь воздушного пространства, или его представитель, или брифинг аэропорта вылета проинформируют орган ОВД о причине задержки и она после признака RZ/ будет указана двумя цифрами, которые соответствуют:

01 - неудовлетворительное содержание элементов летного поля;

02 - запреты и ограничения использования воздушного пространства в районе аэродрома, связанные с обеспечением литерных полетов;

03 - оказание медицинской помощи пассажирам;

04 - нарушения технологического графика подготовки воздушного судна к отправлению (наземное обслуживание в аэропортовом комплексе);

05 - орган ОВД аэродрома;

06 - отказы и неисправности авиационной техники;

07 - отказы и неисправности средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи, светотехнического оборудования и навигации на аэродроме вылета или посадки;

08 - решение эксплуатанта воздушного судна;

09 - нарушение экипажем воздушного судна графика предполетной подготовки;

10 - метеоусловия на аэродроме вылета;

11 - метеоусловия на аэродроме посадки;

12 - несвоевременная посадка пассажиров на борт воздушного судна;

13 - прочее.

В отношении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полета воздушного судна, стандартное сообщение DLA не передается, если нет необходимости в изменении времени действия запретов и ограничений, вводимых центром Единой системы для обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

(пп. 33.4 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

33.5. DEP передается во всех случаях, когда были поданы сообщения FPL и PLN.

В сообщении указывается фактическое время взлета воздушного судна.

В отношении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полета воздушного судна, в DEP указывается фактическое время ее начала.

(пп. 33.5 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

33.6. ARR передается, когда орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) получает данные о прибытии воздушного судна, при этом указывается фактическое время посадки воздушного судна.

В отношении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полета воздушного судна, стандартное сообщение ARR передается после получения информации о фактическом времени ее окончания.

(пп. 33.6 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

33.7. Нумерация и наименование полей, из которых состоят сообщения CHG, CNL, DLA, DEP и ARR следующие:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ (для сообщения ARR используется только в случае посадки воздушного судна не на аэродроме назначения)

Поле 17 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ПРИБЫТИЯ (применяется только для сообщения ARR)

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Поле 22 - ИЗМЕНЕНИЯ (применяется только для сообщения CHG).

33.8. Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле для сообщений CHG, CNL, DLA, DEP и ARR, касающихся полета воздушного судна, соответствует составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения, а также в обязательном порядке в поле 18 после DOF/ дату вылета воздушного судна, которая должна соответствовать дате вылета в плане полета, относительного которого подаются вышеуказанные сообщения.

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Также в сообщениях CHG, CNL, DLA, DEP и ARR, касающихся планов полетов по расписанию регулярных воздушных перевозок, в поле 18 после REG/ в обязательном порядке указывается номер государственной регистрации воздушного судна.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле для сообщений CHG, CNL, DLA, DEP и ARR, касающихся деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полета воздушного судна, соответствует в каждом конкретном случае составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о плане запуска шара-зонда, о плане полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата, указанному в главе IV настоящего Табеля сообщений, или составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о плане проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ, указанному в главе V настоящего Табеля сообщений.

При этом в поле 3 следует указывать соответствующий тип сообщения.

33.9. Сообщения CHG, CNL, DLA применяются с учетом следующих особенностей:

в ответ на направление сообщений CHG и DLA следует получить сообщение PLN, которое будет содержать разрешение на использование воздушного пространства с учетом изменений в план полета и задержки с вылетом (отправлением);

для изменения времени отправления на более ранний срок относительно времени, указанного в PLN, следует направить CNL, после чего - FPL с уточненным временем вылета.

(пп. 33.9 введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

34. Стандартные сообщения, касающиеся координации, передаются по прямым каналам связи и включают в себя:

CPL - текущий план полета;

EST - расчетные данные;

CDN - координация;

ACP - приемлемость, принятие;

LAM - логическое подтверждение;

34.1. Сообщения CPL, EST, CDN и ACP предназначены для обеспечения обмена между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) информацией о движении воздушного судна.

34.2. CPL передается последовательно, по мере выполнения полета воздушного судна, между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами), предоставляющими районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода, включительно до органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), предоставляющего аэродромное диспетчерское обслуживание на аэродроме посадки, в том случае, когда в указанные органы обслуживания воздушного движения заранее не поступило стандартное сообщение FPL.

CPL передается достаточно заблаговременно с тем, чтобы смежный (взаимодействующий) орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) располагал информацией, содержащейся в нем, не менее чем за 20 минут до входа в свой диспетчерский район (диспетчерскую зону).

CPL включает только информацию, касающуюся полета от точки входа в следующий диспетчерский район (диспетчерскую зону) до аэродрома посадки и включает в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 8 - ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ТИП ПОЛЕТА

Поле 9 - КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА

Поле 10 - ОБОРУДОВАНИЕ

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 14 - РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ

Поле 15 - МАРШРУТ

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

34.3. EST передается каждым органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) своему смежному органу обслуживания воздушного движения (управления полетами), через диспетчерский район (диспетчерскую зону) которого планируется пролет воздушного судна.

EST передается достаточно заблаговременно с тем, чтобы смежный (взаимодействующий) орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) располагал информацией, содержащейся в нем, не менее чем за 20 минут до входа в свой диспетчерский район (диспетчерскую зону).

Стандартное сообщение EST включает в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 14 - РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ.

34.4. CDN передается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) в качестве ответного сообщения, в том случае, когда считается необходимым изменить данные о полете воздушного судна, содержащиеся в полученных стандартных сообщениях CPL или EST.

34.5. ACP передается между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в качестве подтверждения о том, что полученные в CDN либо в других сообщениях данные приемлемы и что диалог координации завершен.

34.6. CDN и ACP включают в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы)

Поле 22 - ИЗМЕНЕНИЯ (применяется для стандартного сообщения CDN).

34.7. LAM используется только при информационном обмене между автоматизированными системами организации воздушного движения и передается в ответ на стандартные сообщения CPL и EST и другое соответствующее стандартное сообщение, которое получено и обработано до такой степени, когда содержащиеся в нем оперативные данные будут получены диспетчером, осуществляющим непосредственное управление воздушным движением.

Если после передачи CPL или EST в течение 15 минут не поступило LAM, то передавший указанные сообщения орган обслуживания воздушного движения обеспечивает дальнейшую координацию по каналам наземной телефонной авиационной связи.

LAM включает в себя поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ.

34.8. Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле для сообщений CPL, EST, CDN, ACP и LAM, соответствует составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения.

34.9. Применяемое в сообщениях CPL и EST поле 14 - РАСЧЕТНЫЕ ДАННЫЕ заполняется по следующим ниже правилам.

После дефиса «-» указывается пункт (основная точка), относительно которой формируется информация в стандартном сообщении, при этом используется от двух до пяти знаков для изложения кодированного индекса, присвоенного пункту (основной точке) (пример: LN; MAY; HADDY).

Далее через косую черту записывается время пролета пункта (основной точки) с помощью четырех цифр, которые соответствуют часам (две цифры) и минутам (две цифры).

После времени пролета пункта (основной точки) указывается разрешенный уровень пролета (эшелон или высота пролета), при этом используется от четырех до пяти знаков для изложения следующей информации:

эшелон полета обозначается буквой F, за которой без пробелов записываются три цифры соответствующие эшелону полета и указанные в приложении к Федеральным правилам (примеры: F290, F380);

эшелон полета обозначается буквой S, за которой без пробелов записывается значение эшелона в десятках метров по давлению 760 мм рт. ст. (примеры: S1035 - эшелон 10350 м; S0335 - эшелон 3350 м);

высота полета обозначается буквой M, за которой без пробелов записывается значение высоты полета в десятках метров, определяемой по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: M0040 - высота 400 м);

высота полета обозначается буквой A, за которой в сотнях футов записывается значение абсолютной высоты полета в сотнях футов, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: A045 - высота 4500 футов);

вместо высоты полета, при его выполнении по ПВП в воздушном пространстве класса G, указывается VFR.

Кроме вышеуказанной информации в поле 14 возможно изложение дополнительной информации. Она записывается последовательно и предусматривает информацию об уровне пролета, выше или ниже которого планирует пролет пункта (основной точки) воздушное судно.

Если после значения эшелона или высоты пролета записывается буква «A», то воздушное судно пролетит пункт (основную точку) на указанном уровне или выше него.

Если после значения эшелона или высоты пролета записывается буква «B», то воздушное судно пролетит пункт (основную точку) на указанном уровне или него.

Примеры заполнения поля 14:
-LN/1746F160;
-CLN/1831F240F180A;
-LNX/1205F160F200B.

35. Дополнительные стандартные сообщения включают в себя:

RQP - запрос плана полета;

RQS - запрос дополнительного плана полета;

SPL - дополнительный план полета;

REJ - сообщение, касающееся отказа в обработке сообщения FPL;

ACK - сообщение, касающееся приема к обработке сообщения FPL;

ULS - сообщение, касающееся выполнения полета воздушного судна литера «А» или литера «К»;

FLI - сообщение о пролете пункта обязательного донесения;

RVM - сообщение об установлении временного режима или местного режима или кратковременных ограничений;

RVI - сообщение о снятии временного режима или местного режима или кратковременных ограничений;

APZ - ограничение или прекращение приема воздушных судов на аэродроме;

APW - возобновление приема воздушных судов на аэродроме;

FLA - сообщение о полете воздушного судна на запасной аэродром.

35.1. RQP подается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) в случаях, когда относительно полета воздушного судна ранее не поступало сообщение PLN, но при этом поступают другие сообщения о его полете, включая CPL и EST, или воздушное судно устанавливает радиотелефонную связь и нуждается в обслуживании.

35.2. RQS подается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) в случае необходимости получения от органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) на аэродроме вылета данных дополнительного плана полета, включая данные поля 19 сообщения о представленном плане полета воздушного судна.

35.3. SPL подается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета в ответ на сообщение RQS.

35.4. Сообщения RQP, RQS и SPL включают в себя следующую информацию:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ (указывается RQP или RQS или SPL)

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Поле 19 - ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ (указывается только для SPL).

35.5. Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле сообщения RQP, RQS и SPL, соответствует составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения.

35.6. Сообщение REJ подается главным центром или зональным центром Единой системы, если сообщение FPL подано с отступлением от правил его составления и не может быть обработано органами обслуживания воздушного движения.

Сообщение REJ включает в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 8 - ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ТИП ПОЛЕТА

Поле 9 - КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА

Поле 10 - ОБОРУДОВАНИЕ

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 15 - МАРШРУТ

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Сообщение ACK подается главным центром или зональным центром Единой системы, если сообщение FPL принято для автоматизированной обработки и включает в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле для сообщений REJ или ACK, соответствует составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения.

35.7. Сообщение ULS передается главным центром Единой системы в отношении предстоящего полета воздушного судна литера «А» и/или литера «К».

Сообщение ULS включает в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 9 - КОЛИЧЕСТВО И ТИП ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, КАТЕГОРИЯ ТУРБУЛЕНТНОСТИ СЛЕДА

Поле 13 - АЭРОДРОМ И ВРЕМЯ ВЫЛЕТА

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

35.8. Сообщение FLI передается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) в адреса главного центра Единой системы, своего зонального центра Единой системы или регионального центра Единой системы в отношении:

воздушных судов, выполняющих международные полеты, после пересечения ими государственной границы Российской Федерации;

воздушных судов литера «А», при влете и вылете в/из диспетчерский район (диспетчерскую зону), а также после пролета основных точек, специально определенных главным центром Единой системы для конкретного литера «А».

Сообщение FLI включает в себя:

поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ (FLI)

поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

В поле 18 «Прочая информация» после сокращения:

DATA/ для международных полетов указывается дата пересечения государственной границы Российской Федерации, а для воздушных судов литера «А» - дата влета/вылета в/из диспетчерский район (диспетчерскую зону) или дата пролета основной точки;

ATO/ записывается полное наименование коридора государственной границы Российской Федерации, а для воздушных судов литера «А» - наименование точки влета/вылета в/из диспетчерский район (диспетчерскую зону) или основной точки, а также фактические время и эшелон их пролета.

Примеры заполнения поля 18: -DATA/2212 ATO/OLMIS0008 F330.

(пп. 35.8 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

35.9. Сообщения RVM и RVI подаются центрами Единой системы при установлении и снятии временного режима или местного режима, или кратковременных ограничений в

порядке, изложенном в приложении N 2 к настоящему Табелю сообщений.

Сообщения RVM и RVI включают в себя:

поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ

поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

В поле 3 после круглой скобки без пробела указывается тип сообщения: RVM или RVI.

В поле 7 задействуется не более семи буквенно-цифровых знакомест для указания:

типа запрещения или ограничения использования воздушного пространства:

VR - временный режим,

MR - местный режим,

КО - кратковременное ограничение;

номер запрещения или ограничения использования воздушного пространства по учету соответствующего центра Единой системы (до пяти цифр от 0 до 9).

В поле 18 после RMK/ излагается:

для RVM - содержание VR или MR, или КО;

для RVI - информация о времени снятия или переноса запретов и ограничений на использование воздушного пространства».

Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле сообщения RVM или RVI, соответствует составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о представленном плане полета, указанном в главе II настоящего Табеля сообщения.

(пп. 35.9 в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

35.10. Сообщения APZ и APW подаются органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), предоставляющим аэродромное диспетчерское обслуживание, в тех случаях, когда от главного оператора аэропорта либо старшего авиационного начальника аэродрома соответственно поступает информация:

об ограничении или прекращении приема воздушных судов на аэродроме;

или о возобновлении приема воздушных судов на аэродроме.

Сообщения APZ и APW включают в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ (APZ или APW)

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ (указываются данные относительно режима приема воздушных судов на аэродроме).

Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле сообщения APZ или APW, соответствует составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения.

35.11. Сообщение FLA подаются органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), в тех случаях, когда становится известно, что воздушное судно выполняет полет на запасной аэродром.

Сообщение FLA включает в себя:

Поле 3 - ТИП СООБЩЕНИЯ (FLA)

Поле 7 - ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА

Поле 16 - АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ И ОБЩЕЕ РАСЧЕТНОЕ ИСТЕКШЕЕ ВРЕМЯ, ЗАПАСНОЙ(ЫЕ) АЭРОДРОМ(Ы) ПУНКТА НАЗНАЧЕНИЯ

Поле 18 - ПРОЧАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Состав (объем) информации, включаемой в каждое установленное поле сообщения FLA, соответствует составу (объему) информации для аналогичных полей сообщения о представленном плане полета, указанному в главе II настоящего Табеля сообщения.

36. К сообщениям, касающимся организации потоков воздушного движения, относятся:

SPS - сообщение о пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов);

AIM - сообщение о прогнозируемом превышении пропускной способности

диспетчерских пунктов (секторов);

ANM - сообщение о вводе регулирующих мер организации потоков воздушного движения;

SCN - сообщение об отмене регулирующих мер организации потоков воздушного движения (ANM);

RRP - сообщение с предложением изменения маршрута полета воздушного судна;

SAM - сообщение о распределении слотов;

SLC - сообщение об отмене распределения слотов (SAM);

SLT - сообщение о назначении расчетного времени посадки на аэродроме;

CSL - сообщение об отмене SLT - назначенного расчетного времени посадки на аэродроме (SLT).

36.1. Сообщение SPS подается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) в главный центр Единой системы и зональный центр Единой системы, в зону ответственности которого входит диспетчерский район (диспетчерская зона), для предоставления информации о нормативах пропускной способности своих диспетчерских пунктов (секторов) либо об их изменении.

В сообщении SPS указываются диспетчерские пункты (сектора) и количество вошедших и обслуживаемых воздушных судов в час, причины изменения нормативов пропускной способности и период действия таких изменений, если они носят временный характер.

Орган обслуживания воздушного движения, предоставляющий аэродромное диспетчерское обслуживание на аэродроме гражданской авиации, в сообщении SPS дополнительно в поле 18 после TPA/ указывает среднее время движения воздушного судна по рабочей площади аэродрома (два знака - часы и два знака - минуты), которое проходит от момента начала движения воздушного судна с перрона (стоянки) до момента взлета.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

TPA/ для различных условий определяются совместно оператором аэропорта и органом обслуживания воздушного движения с учетом необходимого времени на выполнение процедур аэродромного обслуживания и формирования потока вылетающих воздушных судов.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

36.2. Сообщение AIM подается главным центром Единой системы или зональным центром Единой системы на этапах предтактического и тактического (текущего) планирования использования воздушного пространства при прогнозировании превышения потока воздушного движения над пропускной способностью диспетчерских пунктов (секторов).

Сообщение AIM обеспечивает информирующие меры организации потоков воздушного движения и в нем указывается период времени, диспетчерский пункт (сектор) и значение превышения нормативов пропускной способности, а также информация из планов полетов, касающаяся воздушных судов, которые планируют выполнять полет в указанный период в границах ответственности диспетчерского пункта (сектора).

36.3. Сообщения ANM и SCN подаются главным центром Единой системы или зональным центром Единой системы на этапах предтактического и тактического (текущего) планирования использования воздушного пространства с тем, чтобы уведомить органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) и эксплуатантов о вводе или отмене регулирующих мер организации потоков воздушного движения в диспетчерском районе (диспетчерской зоне).

36.4. Сообщение RRP подается главным центром Единой системы или зональным центром Единой системы на этапах предтактического и тактического (текущего) планирования использования воздушного пространства для регулирования потока воздушного движения, а также в случаях изменения аэронавигационной или режимной обстановки.

Сообщение RRP содержит информацию о необходимых изменениях маршрута

полета воздушного судна относительно диспетчерских районов (диспетчерских зон), где в силу прогнозируемой интенсивности воздушного движения и/или запретов и ограничений, устанавливаемых на маршрутах обслуживания воздушного движения, может быть превышение нормативов пропускной способности диспетчерского пункта (сектора).

36.5. Сообщения SAM и SLC подаются главным центром Единой системы или зональным центром Единой системы на этапах предтактического и тактического (текущего) планирования использования воздушного пространства для регулирования потока воздушного движения по времени пролета установленных основных точек диспетчерского района (диспетчерской зоны), а также в случаях изменения аэронавигационной или режимной обстановки.

36.6. Сообщения SLT и CSL подаются органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), предоставляющим аэродромное диспетчерское обслуживание на аэродромах гражданской авиации, условия прилета воздушных судов на которые вне расписания регулярных воздушных перевозок требуют предварительного согласования с главным оператором аэропорта.

36.7. Состав (объем) информации, включаемой в сообщения, касающиеся организации потоков воздушного движения, а также примеры составления указанных сообщений изложены в приложении N 8 к настоящему Табелю сообщений.

36.8. Для заполнения полей сообщения, касающегося организации потоков воздушного движения, в соответствующих случаях допускается использование букв русского алфавита.

Приложение N 1
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТНЫХ СООБЩЕНИЙ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

Примечания:
1. [15] - поле заполняется в соответствии с указанным номером.
2. [- (15) -] - поле заполняется в соответствии с указанным номером с новой строки.
3. [\/\15/\/] - поле заполняется в соответствии с указанным номером и при необходимости повторяется.

Категория сообщения			Типы полей и данные, содержащиеся в них															
Аварийное положение		Тип сообщения	Индекс типа сообщения	3	5	7	8	9	10	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Первичное сообщение об авиационном событии	Отказ радиосвязи	Аварийное оповещение		Тип сообщения	Описание аварийного положения	Опознавательный индекс воздушного судна	Правила полета и тип полета	Количество и тип ВС. Категория урбулентности следа	Оборудование и возможности	Аэродром и время вылета	Расчетные данные	Маршрут	Аэродром назначения и общее расчетное истекшее время, запасной(ые) аэродром(ы) пункта назначения	Аэродром и время прибытия	Прочая информация	Дополнительная информация	Информация для аварийного оповещения в целях поиска и спасания	Информация об отказе радиосвязи	Изменения
ALD	RCF	ALR		3	5	- (7) -	8	- (9) -	10	- (13) -		-- (15) --	-- (16) --		-- (18) --	-- (19) --	-- (20) --		
3	3	3				7		9							-- (18) --			-- (21) --	

Представленный план полета и связанные с ним обновленные данные								
Прибытие	Вылет	Задержка	Аннулирование	Изменение	Представленный план полета с разрешением на использование воздушного пространства	План проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ	План запуска шар-зонда, план полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата	Представленный план полета
ARR	DEP	DLA	CNL	CHG	PLN	SPW	SHR	FPL
3	3	3	3	3	3	3	3	3
7	7	7	7	7	7		7	7
					8			8
					- (9) -			- (9) -
					10			10
13	13	13	13	13	-- (13) --	13	13	-- (13) --
					-- (15) --		15	-- (15) --
16	16	16	16	16	-- (16) --		16	-- (16) --
17								
	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	18	18	-- (18) --
				/\/22\/\				

Координация				
Логическое подтверж-дение	Прием-лемость, принятие	Координация	Расчетные данные	Текущий план полета
LAM	ACP	CDN	EST	CPL
3	3	3	3	3
	7	7	7	7
				8
				- (9) -
				10
	13	13	13	-- (13) --
			14	14
				-- (15) --
	16	16	16	-- (16) --
				-- (18) --
		/\/22\/\		

Дополнительные											
Выполнение литерного рейса	Выполнение полета на запасной аэродром	Возобновление приема воздушных судов на аэродроме	Ограничение или прекращение приема воздушных судов на аэродроме	Снятие временного режима (местного режима или кратковременных ограничений)	Установление временного режима (местного режима или кратковременных ограничений)	Пролет пункта обязательного донесения	Прием к обработке сообщения FPL	Отказ в обработке сообщения FPL	Дополнительный план полета	Запрос дополнительного плана полета	Запрос плана полета
ULS	FLA	APW	APZ	RVI	RVM	FLI	ACK	REJ	SPL	RQS	RQP
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
7	7				7	7	7	7	7	7	7
								8			
9								- (9) -			
								10			
13							-- (13) --	-- (13) --	13	13	13
								-- (15) --			
16	-- (16) --					-- (18) --	-- (16) --	-- (16) --	-- (16) --	16	16
18	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --		-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --
									-- (19) --		

		Организация потоков воздушного движения							(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)
Отмена назначенного расчетного времени посадки на аэродроме	Назначение расчетного времени посадки на аэродроме	Отмена распределения слотов	Распределение слотов	Предложение изменения маршрута полета	Отмена регулирующих мер организации потоков воздушного движения	Ввод регулирующих мер организации потоков воздушного движения	Прогнозируемое превышение пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов)	Пропускная способность диспетчерских пунктов (секторов)	
CSL	SLT	SLC	SAM	RRP	SCN	ANM	AIM	SPS	
3	3	3	3	3	3	3	3	3	
7	7	7	7	7					
13	13	13	13	13					
16	16	16	16	16					
18	18	18	18	18	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	-- (18) --	
				22					

Приложение N 2
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

ТАБЕЛЬ СТАНДАРТНЫХ СООБЩЕНИЙ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказов Минтранса России от 22.12.2016 N 403, от 25.12.2018 N 474)

N п/п	Сообщение о плане полета	Индекс сообщения	Срок подачи сообщения до вылета воздушного судна	Податель сообщения	Кому направляется сообщение	Особенности подачи сообщения
1	Сообщение о представленном плане полета воздушного судна по маршрутам обслуживания воздушного движения					
1.1.	Сообщение о представленном плане международного полета воздушного судна:	FPL				
	по расписанию регулярных воздушных перевозок		От пяти суток до одного часа	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета). Орган ОВД аэродрома вылета	
	с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок или вне расписания регулярных воздушных перевозок		От пяти суток до трех часов	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы (по маршруту полета). Орган ОВД аэродрома вылета	
(в ред. Приказов Минтранса России от 22.12.2016 N 403, от 25.12.2018 N 474)						
1.2.	Сообщение о представленном плане внутреннего полета воздушного судна:	FPL	От пяти суток до одного часа	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета). Орган ОВД аэродрома вылета	
	по расписанию регулярных воздушных перевозок					

	с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок		От пяти суток до трех часов	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы (по маршруту полета). Орган ОВД аэродрома вылета	
	вне расписания регулярных воздушных перевозок в одной зоне Единой системы		От пяти суток до одного часа	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы (по маршруту полета). Орган ОВД аэродрома вылета.	Условия подачи FPL применяются для гражданской, государственной и экспериментальной авиации
	вне расписания регулярных воздушных перевозок в двух и более зонах Единой системы		От пяти суток до трех часов	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы (по маршруту полета). Орган ОВД аэродрома вылета.	Условия подачи FPL применяются для гражданской, государственной и экспериментальной авиации
(в ред. Приказов Минтранса России от 22.12.2016 N 403, от 25.12.2018 N 474)						
2	Сообщение о представленном плане полета воздушного судна вне маршрутов обслуживания воздушного движения, включая маршрутно-трассовые полеты					
2.1.	Сообщение о представленном плане полета: 1) боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации на перелеты вне маршрутов обслуживания воздушного движения; 2) аэродромные полеты воздушного судна с использованием зон ограничения полетов; 3) на полеты воздушных судов при выполнении авиационных работ в приграничной полосе; 4) полеты воздушных судов при выполнении авиационных работ и парашютных прыжков, а также демонстрационных полетов над населенными пунктами	FPL	До 14.00 московского времени накануне дня выполнения полетов в воздушном пространстве трех и более зон Единой системы	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета)	FPL на перелет боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации подается в соответствии с условиями перелета, согласованными на этапе стратегического планирования ИВП
			До 16.00 местного времени накануне дня выполнения полетов в воздушном пространстве одной или двух смежных зон Единой системы	Пункт управления авиацией (для аэродромов государственной или экспериментальной авиации)	Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета). Главный центр Единой системы по воздушным судам литера "А" и литера "К"	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						

2.2.	Сообщение о представленном плане полета по правилам полетов по приборам	FPL	От пяти суток до шести часов, если полет в воздушном пространстве трех и более зон Единой системы	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета)	Условия подачи FPL не распространяются на перелеты вне маршрутов обслуживания воздушного движения и внеаэродромных полетов боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации
			От пяти суток до трех часов, если полет в воздушном пространстве одной или двух зонах Единой системы	Пункт управления авиацией (для аэродромов государственной или экспериментальной авиации)	Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета). Главный центр Единой системы по воздушным судам литера "А" и литера "К"	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
2.3.	Сообщение о представленном плане по правилам визуальных полетов	FPL	От пяти суток до трех часов, если полет в воздушном пространстве трех и более зон Единой системы	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета, или пункт управления авиацией (для аэродромов государственной или экспериментальной авиации)	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета)	
			От пяти суток до одного часа, если полет в воздушном пространстве одной или двух зонах Единой системы		Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы (по маршруту полета). Главный центр Единой системы по воздушным судам литера "А" и литера "К"	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						

2.4.	Уведомление о плане полета в воздушном пространстве класса G	FPL	За 30 минут	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	Время подачи FPL за 30 минут до вылета рекомендуется в целях оповещения зональным центром Единой системы органов обслуживания воздушного движения, предоставляющих в классе G полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
2.5.	Сообщение о представленном плане полета в районе аэродрома	FPL	От пяти суток до одного часа	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета, или пункт управления авиацией (для аэродромов государственной или экспериментальной авиации)	Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	Время выполнения полетов в районе гражданского аэродрома, указанного в FPL, должно соответствовать времени работы аэропорта, заявленному в документах аэронавигационной информации
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
2.6.	Информация в представленный план полета или об изменениях в текущий план полета	FPL	За 30 минут до влета в воздушное пространство классов А или С, либо пролета точки изменения маршрута	КВС	Орган обслуживания воздушного движения, в диспетчерском районе (зоне), районе полетной информации которого находится воздушное судно	
3	Сообщения, связанные с обновлением данных плана полета воздушного судна					

3.1.	Сообщение, касающееся изменения плана полета воздушного судна	CHG	Не позднее 30 минут по истечении времени вылета согласно FPL Не позднее одного часа по истечении времени начала неконтролируемого полета согласно FPL	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета или пункт управления авиацией (для аэродромов государственной или экспериментальной авиации)	Органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), в которые ранее был подан FPL	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
3.2.	Сообщение, касающееся аннулирования плана полета воздушного судна	CNL	Не позднее 30 минут по истечению времени вылета согласно FPL Не позднее одного часа по истечению времени начала неконтролируемого полета согласно FPL	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета или пункт управления авиацией (для аэродромов государственной или экспериментальной авиации)	Органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), в которые ранее был подан FPL	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
4	Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна					
4.1.	Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна	RPL	Не менее чем за 14 суток	Пользователь воздушного пространства	Главный центр Единой системы.	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
4.2.	Сообщение об изменении повторяющегося плана полета воздушного судна	RPL	Не менее чем за семь суток	Пользователь воздушного пространства	Елавный центр Единой системы.	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						

4.3.	Телеграфное сообщение об отмене повторяющегося плана полета воздушного судна	CRP	Не менее чем за семь суток	Пользователь воздушного пространства	Главный центр Единой системы.	Телеграфные сообщения применяются только при передаче информации об RPL по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
4.4.	Телеграфное сообщение об отказе в обработке повторяющегося плана полета	RPN	Незамедлительно, после обработки RPL	Главный центр Единой системы.	Пользователь воздушного пространства	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						

II. Сообщение о плане запуска шара-зонда, о плане полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата, проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ. Сообщение о начале и окончании указанной деятельности

N п/п	Сообщение о плане деятельности	Индекс сообщения	Срок подачи сообщения до начала деятельности	Податель сообщения	Получатель сообщения	Особенности подачи сообщения
5	Сообщение о плане полета беспилотного летательного аппарата (БЛА):	SHR				
	в воздушном пространстве классов A и C в целях обороны, государственной и общественной безопасности, а также проведения поисково-спасательных мероприятий и оказания помощи при стихийных бедствиях и чрезвычайных ситуациях;		Не менее чем за 3 часа	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Районный центр Единой системы. Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Орган противовоздушной обороны	Условия подачи SHR применяются за исключением тех случаев, когда организатором полетов БЛА принято решение об их выполнении без получения разрешения на использование воздушного пространства согласно пунктам 114 и 115 Федеральных правил
	в других целях в воздушном пространстве классов A, C и G		Не менее чем за одни сутки	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы	Условия подачи SHR применяются только в отношении БЛА, безопасность использования которых предварительно обеспечена установлением временного или местного режимов

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
6	Сообщение о плане полета пилотируемого аэростата:	SHR				
	в воздушном пространстве классов A и C		Не менее чем за одни сутки	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы	
	в воздушном пространстве класса G		За 30 минут	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы	Время подачи SHR за 30 минут до вылета рекомендуется в целях оповещения зональным центром Единой системы органов обслуживания воздушного движения, предоставляющих в классе G полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
7	Сообщение о плане запуска шара-зонда	SHR	Не менее чем за трое суток	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы	Условия подачи SHR применяются для разовых запусков шаров-зондов и не касаются организации запусков-шаров зондов, осуществляемых в единые международные сроки
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
8	Сообщение о плане проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ	SPW	Не менее чем за пять суток	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						
9	Сообщение, касающееся начала деятельности по использованию воздушного пространства	DEP	Не позднее пяти минут после начала	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Районный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						

10	Сообщение, касающееся окончания деятельности по использованию воздушного пространства	ARR	Не позднее пяти минут после окончания	Пользователь воздушного пространства или его представитель	Районный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)						

III. Сообщения относительно движения воздушных судов или осуществления другой деятельности по использованию воздушного пространства, предаваемые органами обслуживания воздушного движения (управления полетами)

N п/п	Сообщение органа обслуживания воздушного движения (управления полетами)	Индекс сообщения	Категория срочности	Срок подачи сообщения	Кто предоставляет органу ОВД информацию для формирования сообщения	Орган, в адрес которого подается сообщение	Особенности подачи сообщения
11	Сообщения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) на аэродроме вылета воздушного судна						
11.1.	Сообщение о представленном плане полета воздушного судна: при выполнении международных полетов или внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства более одной зоны Единой системы, или при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства трех и более смежных зон Единой системы при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства одной зоны Единой системы или при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства одной или двух смежных зон Единой системы	FPL	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный оператор аэропорта. При подаче FPL пользователем через орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета: Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы по маршруту полета Главный оператор аэропорта. При подаче FPL пользователем через орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета: Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы по маршруту полета	Если FPL подается за 20 часов и менее до времени отправления

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
11.2.	Сообщение, касающееся изменения ранее поданного плана полета воздушного судна	CHG	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный оператор аэропорта. При подаче FPL пользователем через орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета: Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы по маршруту полета	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
11.3.	Сообщение, касающееся аннулирования плана полета воздушного судна	CNL	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный оператор аэропорта. При подаче FPL пользователем через орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета: Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы по маршруту полета	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

11.4.	Сообщение, касающееся задержки вылета воздушного судна	DLA	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Главный центр Единой системы: - по международным полетам; - по рейсам литера "А" и "К"; - относительно полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения за пределы одной зоны Единой системы; - относительно полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения за пределы двух смежных зон Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находятся аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
11.5.	Сообщение, касающееся вылета воздушного судна	DEP	ФФ	Не позднее пяти минут после взлета воздушного судна	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета, или КВС в случае использования воздушного пространства класса G или взлета с неконтролируемого аэродрома	Главный оператор аэропорта. Главный центр Единой системы: - по маршрутам обслуживания воздушного движения; - вне маршрутов обслуживания воздушного движения за пределы двух смежных зон Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы по маршруту полета воздушного судна, в которых находятся аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

11.6.	Запрос плана полета	RQP	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Самостоятельно или по запросу КВС (эксплуатанта) воздушного судна или брифинга аэропорта вылета	Главный центр Единой системы или зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы или районный центр Единой системы (согласно полномочиям центра Единой системы по выдаче разрешения на использование воздушного пространства)	Сообщение RQP направляется в случае, если за 40 минут и менее нет сообщения PLN на ранее поданный FPL
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
11.7	Приемлемость, принятие	ACP	ФФ	В течение 20 минут с момента получения RRP	Пользователь воздушного пространства или брифинг аэропорта вылета	Центр Единой системы, от которого получено сообщение RRP с предложением изменения маршрута полета воздушного судна	Сообщение ACP препровождается новым сообщением FPL
11.8.	Дополнительный план полета	SPL	CC	Немедленно по получению RQS	Поле 19 FPL или пользователь воздушного пространства, или брифинг аэропорта вылета	Подателю RQS	
11.9.	Сообщение, касающееся выполнения полета воздушного судна литера "A" или литера "K"	ULS	ФФ	Немедленно по получению	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы.	Главный оператор аэропорта.	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
12	Сообщения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) на аэродроме посадки воздушного судна						

12.1.	Сообщение, касающееся прибытия воздушного судна	ARR	ФФ	Не позднее пяти минут после посадки воздушного судна	Пользователь воздушного пространства или его представитель, или брифинг аэропорта вылета, или КВС в случае использования воздушного пространства класса G или посадке на неконтролируемом аэродроме (площадке)	Главный центр Единой системы: - по маршрутам обслуживания воздушного движения; - вне маршрутов обслуживания воздушного движения за пределы двух смежных зон Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы по маршруту полета воздушного судна, а также в которых находятся аэродромы посадки, запасные аэродромы. Орган противовоздушной обороны. Главный оператор аэропорта посадки	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
12.2	Ограничение или прекращение приема воздушных судов на аэродроме	APZ	CC	Немедленно по получению информации	Старший авиационный начальник аэродрома (главный оператор аэропорта) не позднее чем за два часа до начала ограничений, при форс-мажорных обстоятельствах - немедленно	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения на аэродромах вылета воздушных судов, планирующих прибытие в период действия APZ	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
12.3.	Возобновление приема воздушных судов на аэродроме	APW	CC	Немедленно по получению информации	Старший авиационный начальник аэродрома (главный оператор аэропорта)	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения на аэродромах вылета воздушных судов, планирующих прибытие в период действия ранее поданного APZ	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

12.4.	Сообщение о назначении расчетного времени посадки на аэродроме	SLT	ФФ	Не позднее 50 минут от расчетного времени отправления воздушного судна	Старший авиационный начальник аэродрома (главный оператор аэропорта)	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	Сообщения SLT и CSL подаются органом обслуживания воздушного движения (управления полетами), предоставляющим аэродромное диспетчерское обслуживание на аэродромах гражданской авиации, условия прилета воздушных судов на которые вне расписания регулярных воздушных перевозок требуют предварительного согласования с главным оператором аэропорта, а также по причине изменения аэронавигационной и режимной обстановки в районе аэродрома
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
12.5.	Сообщение об отмене назначенного расчетного времени посадки на аэродроме (SLT)	CSL	ФФ	Немедленно по получению информации	Старший авиационный начальник аэродрома (главный оператор аэропорта)	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
12.6.	Аварийное оповещение	ALR	СС	Немедленно при нахождении воздушного судна в одной из стадий аварийного положения	КВС либо по информации от других достоверных источников	Региональный координационный центр поиска и спасания. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы. Главный координационный центр поиска и спасания. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

12.7.	Отказ радиосвязи	RCF	CC	Немедленно при установлении отказа радиосвязи		Смежные органы обслуживания воздушного движения (управления полетами). Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Региональный координационный центр поиска и спасания. Главный центр Единой системы. Главный координационный центр поиска и спасания. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
12.8.	Сообщение, касающееся выполнения полета воздушного судна литера "А" или литера "К"	ULS	ФФ	Немедленно по получению	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы.	Соответствующие службы аэродрома	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
13	Сообщения, применяемые органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) при предоставлении районного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода, аэродромного диспетчерского обслуживания, а также при предоставлении полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в воздушном пространстве класса G						
13.1.	Аварийное оповещение	ALR	CC	Немедленно при нахождении воздушного судна в одной из стадий аварийного положения	КВС либо по информации от других достоверных источников	Региональный координационный центр поиска и спасания. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Главный центр Единой системы. Главный координационный центр поиска и спасания. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

13.2.	Отказ радиосвязи	RCF	CC	Немедленно при установлении отказа радиосвязи		Смежные органы обслуживания воздушного движения (управления полетами). Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Региональный координационный центр поиска и спасания. Главный центр Единой системы. Главный координационный центр поиска и спасания. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
13.3	Первичное сообщение об авиационном событии	ALD	CC	Немедленно при получении информации	Все возможные достоверные источники	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы.	Сообщение ALD применяется во всех случаях, когда имеется информация относительно авиационного события, акта незаконного вмешательства в деятельность авиации, нарушения порядка использования воздушного пространства
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

13.4.	Текущий план полета	CPL	ФФ	Не менее чем за 20 минут до входа в смежный диспетчерский район (диспетчерскую зону)		Смежный орган обслуживания воздушного движения (управления полетами)	Стандартные сообщения CPL, EST, CDN и ACP предназначены для обеспечения обмена между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) информацией о движении воздушного судна
13.5.	Расчетные данные	EST	ФФ	Не менее чем за 20 минут до входа в смежный днепетчерский район (диспетчерскую зону)		Смежный орган обслуживания воздушного движения (управления полетами)	
13.6.	Координация	CDN	ФФ	В течение 15 минут после получения сообщения CPL или EST		Смежный орган обслуживания воздушного движения (управления полетами), направивший CPL или EST	
13.7	Приемлемость, принятие	ACP	ФФ	В течение 15 минут после получения сообщения CPL или EST		Смежный орган обслуживания воздушного движения (управления полетами), направивший CPL или EST	
13.8.	Логическое подтверждение	LAM	ФФ	В течение 15 минут после получения сообщения CPL или EST		Смежный орган обслуживания воздушного движения (управления полетами), направивший CPL или EST	Стандартное сообщение LAM используется только при информационном обмене между автоматизирован-ными системами организации воздушного движения
13.9.	Сообщение о пролете пункта обязательного донесения	FLI	ФФ	Немедленно при наличии информации		Главный центр Единой системы Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
13.10.	Запрос плана полета	RQP	ФФ	Немедленно при наличии информации		Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

13.11.	Запрос дополнительного плана полета	RQS	CC	Немедленно при необходимости		Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна.	Сообщение RQS подается органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) в случае необходимости получения от органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) на аэродроме вылета данных дополнительного плана полета, включая данные поля 19 сообщения о представленном плане полета воздушного судна
13.12.	Сообщение о пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов)	SPS	ФФ	При изменениях нормативов пропускной способности в течение 10 минут		Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	Сообщение SPS подается для предоставления информации о нормативах пропускной способности своих диспетчерских пунктов (секторов) либо об их изменении
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
13.13.	Сообщение о представленном плане полета с борта воздушного судна	FPL	ФФ	Не позднее пяти минут после получения информации	КВС за 30 минут до влета в воздушное пространство классов А или С, либо пролета точки изменения маршрута	Главный центр Единой системы. Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

13.14.	Сообщение о вылете воздушного судна: с неконтролируемого аэродрома или посадочной площадки; в воздушном пространстве класса G.	DEP	ФФ	Не позднее пяти минут после получения информации о взлете воздушного судна	КВС не менее чем через пять минут после взлета с неконтролируемого аэродрома или посадочной площадки	Главный центр Единой системы: - по рейсам литера "А" и "К"; - по маршрутам обслуживания воздушного движения за пределы одной зоны Единой системы; - вне маршрутов обслуживания воздушного движения за пределы двух смежных зон Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находятся аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны.	В воздушном пространстве класса G сообщение DEP открывает уведомление FPL
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
13.15	Сообщение о посадке воздушного судна: на неконтролируемом аэродроме или посадочной площадке; в воздушном пространстве класса G	ARR	ФФ	Не позднее пяти минут после получения информации о посадке воздушного судна	КВС не менее чем через 15 минут после посадки на неконтролируемом аэродроме или посадочной площадке	Главный центр Единой системы: - по рейсам литера "А" и "К": - по маршрутам обслуживания воздушного движения за пределы одной зоны Единой системы; - вне маршрутов обслуживания воздушного движения за пределы двух смежных зон Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находятся аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны	В воздушном пространстве класса G сообщение ARR закрывает уведомление FPL
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

13.16.	Сообщение о полете воздушного судна на запасной аэродром	FLA	CC	Немедленно при наличии информации	KBC	Главный центр Единой системы. Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находится аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14	Сообщения, применяемые органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) при планировании и координировании использования воздушного пространства, обеспечении разрешительного порядка его использования, а также организации потоков воздушного движения						
14.1	Сообщения главного центра Единой системы						
14.1.1.	Сообщение о представленном плане международного полета воздушного судна по маршрутам обслуживания воздушного движения: по расписанию регулярных воздушных перевозок; с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок или вне расписания регулярных воздушных перевозок	PLN	ФФ	Не менее чем за 20 часов до вылета в соответствии с RPL или FPL. Если RPL не подавался и FPL поступил менее чем за 20 часов до вылета, то в течение одного часа с момента получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. В течение одного часа с момента получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.		Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находится аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны.	

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.2.	Сообщение о представленном плане международного полета воздушного судна по маршрутам обслуживания воздушного движения Информация об изменениях в текущий план международного полета	PLN	ФФ	После получения информации		Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находится аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны.	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.3.	Сообщение о вылете воздушного судна	DEP	ФФ	Не позднее пяти минут после получения сообщения	Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Орган противовоздушной обороны	
14.1.4.	Сообщение о посадке воздушного судна	ARR	ФФ	Не позднее пяти минут после получения сообщения	Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома посадки воздушного судна	Орган противовоздушной обороны	
14.1.5.	Сообщение, касающееся задержки вылета воздушного судна	DLA	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Органы обслуживания воздушного движения аэродрома вылета	Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы по маршруту полета. Орган противовоздушной обороны	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

14.1.6.	Сообщение, касающееся изменения ранее поданного плана полета воздушного судна	CHG	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Органы обслуживания воздушного движения аэродрома вылета	Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы по маршруту полета. Орган противовоздушной обороны	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.7.	Сообщение, касающееся аннулирования плана полета воздушного судна	CNL	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Органы обслуживания воздушного движения аэродрома вылета	Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы по маршруту полета. Орган противовоздушной обороны	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.8.	Сообщение о представленном плане внутреннего полета воздушного судна по маршрутам обслуживания воздушного движения: по расписанию регулярных воздушных перевозок; с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок и вне расписания регулярных воздушных перевозок в двух и более зонах Единой системы Информация в представленный план полета или об изменениях в текущий план полета	PLN	ФФ	Не менее чем за 20 часов до вылета в соответствии с RPL или FPL. Если RPL не подавался и FPL поступил менее чем за 20 часов до вылета, то в течение одного часа с момента получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. В течение 20 минут с момента получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.		Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находится аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны	

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.9.	Сообщение, касающееся выполнения полета воздушного судна литера "А" или литера "К"	ULS	ФФ	Немедленно по получению информации	УО-ВПСП Росавиации по рейсам литера "А" и литера "К"	Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находятся аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Пользователь воздушного пространства ПДС МТУ (ТУ) ФАВТ: - аэропортов вылета, посадок; - запасных аэропортов для рейса литера "А". Органы обслуживания воздушного движения на аэродромах вылета, посадки, запасных. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

14.1.10	Сообщение о представленном плане полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения трех и более смежных зон Единой системы: при перелетах боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации;	PLN	ФФ	До 23.30 московского времени накануне дня выполнения полетов По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.	Эксплуатант (КВС) воздушного судна или его представитель, или брифинг аэропорта вылета, или пункт управления авиацией (для аэродромов государственной или экспериментальной авиации)	Зональные центры Единой системы, региональные центры Единой системы, в зонах которых находятся аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны	
	при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам приборных полетов;			В течение двух часов с момента получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.	Эксплуатант (КВС) воздушного судна или его представитель или брифинг аэропорта вылета	Зональные центры Единой системы, в зонах которых находится аэродромы вылета и посадки, запасные аэродромы, проходит маршрут полета воздушного судна. Орган противовоздушной обороны	
	при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам визуальных полетов			В течение одного часа с момента получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.			

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

14.1.11	Аварийное оповещение	ALR	CC	Немедленно при получении	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами), в районе которого произошло событие	Федеральное агентство воздушного транспорта. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Межгосударственный авиационный комитет. Главный координационный центр поиска и спасания. Орган противовоздушной обороны. Пользователь воздушного пространства или его представитель	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.12	Первичное сообщение об авиационном событии	ALD	CC	Немедленно при получении информации	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения (управления полетами)	Федеральное агентство воздушного транспорта (Управление инспекции безопасности полетов и Управление организации использования воздушного пространства). Межгосударственный авиационный комитет. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Орган противовоздушной обороны	Сообщение ALD применяется во всех случаях, когда имеется информация относительно авиационного события, акта незаконного вмешательства в деятельность авиации, нарушения порядка использования воздушного пространства
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.13	Сообщение, касающееся невозможности обработки полученного представленного плана полета или изменения к нему	REJ	ФФ	Не позднее 20 минут с момента поступления FPL		Податель представленного плана полета	
14.1.14	Сообщение, касающееся приема к обработке сообщения FPL	ACK	ФФ	Не позднее 20 минут с момента поступления FPL		Податель представленного плана полета	

14.1.15	Сообщение о прогнозируемом превышении пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов)	AIM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.16	Сообщение о вводе регулирующих мер организации потоков воздушного движения	ANM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	
14.1.17	Сообщение об отмене регулирующих мер организации потоков воздушного движения (ANM)	SCN	ФФ				
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.18	Сообщение с предложением изменения маршрута полета воздушного судна	RRP	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Сообщение RRP подается для изменения маршрута полета при ожидаемом превышении пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), а также по причине изменения аэронавигационной и режимной обстановки
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.19	Сообщение о распределении слотов	SAM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Сообщения SAM и SLC подаются для регулирования потока воздушного движения по времени пролета установленных основных точек диспетчерского района (диспетчерской зоны), при ожидаемом превышении пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), а также по причине изменения аэронавигационной и режимной обстановки
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

14.1.20	Сообщение об отмене распределения слотов (SAM)	SLC	ФФ				
14.1.21	Запрос дополнительного плана полета	RQS	ФФ	Немедленно при получении ALR или ALD	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы.	Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Сообщение RQS подается Главным центром Единой системы относительно международных полетов воздушных судов, аэродром вылета которых находится вне территории Российской Федерации
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.22	Дополнительный план полета	SPL	ФФ	Немедленно при получении информации		Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами). Главный координационный центр поиска и спасания	Сообщением SPL направляется дополнительный план полета в интересах авиационного поиска и спасания
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
14.1.23	Сообщение об установлении временного режима или местного режима или кратковременных ограничений	RVM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Зональный центр Единой системы, региональный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения (управления полетами)	
14.1.24	Сообщение о снятии временного режима или местного режима или кратковременных ограничений	RVI	ФФ				
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
15	Сообщения зонального центра Единой системы, регионального центра Единой системы						
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
15.1.	Сообщение о представленном плане международного полета воздушного судна по маршрутам обслуживания воздушного движения по расписанию регулярных воздушных перевозок, с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок или вне расписания регулярных воздушных перевозок	PLN	ФФ	Не позднее 10 минут с момента поступления	Главный центр Единой системы	Органы обслуживания воздушного движения по маршруту полета, на аэродромы посадки и запасные аэродромы своей зоны Единой системы. Орган противовоздушной обороны	

15.2.	Сообщение о представленном плане внутреннего полета воздушного судна по расписанию регулярных воздушных перевозок по маршрутам обслуживания воздушного движения: - в двух и более зонах Единой системы - в одной зоне Единой системы	PLN	ФФ	Не позднее 10 минут с момента поступления По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. Не менее чем за 20 часов до вылета в соответствии с RPL или FPL. Если RPL не подавался и FPL поступил менее чем за 20 часов до вылета, то в течение одного часа с момента получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.	Главный центр Единой системы	Органы обслуживания воздушного движения по маршруту полета, на аэродромы вылета, посадки и запасные аэродромы своей зоны Единой системы. Орган противовоздушной обороны. Главный центр Единой системы	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
15.3.	Сообщение, касающееся вылета воздушного судна	DEP	ФФ	Не позднее пяти минут после получения сообщения	Органы обслуживания воздушного движения аэродрома вылета	Органы обслуживания воздушного движения по маршруту полета, на аэродромы посадки и запасные аэродромы своей зоны Единой системы. Орган противовоздушной обороны	

15.4.	Сообщение, касающееся прибытия воздушного судна	ARR	ФФ	Не позднее пяти минут после получения сообщения	Органы обслуживания воздушного движения аэродрома посадки своей зоны Единой системы	Органы обслуживания воздушного движения по маршруту полета, на аэродромы вылета и запасные аэродромы своей зоны Единой системы. Орган противовоздушной обороны	
15.5.	Сообщение, касающееся задержки вылета воздушного судна	DLA	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Главный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения аэродрома вылета	Органы обслуживания воздушного движения по маршруту полета, на аэродромы посадки и запасные аэродромы своей зоны Единой системы. Орган противовоздушной обороны	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
15.6.	Сообщение, касающееся изменения ранее поданного плана полета воздушного судна	CHG	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Главный центр Единой системы Органы обслуживания воздушного движения аэродрома вылета	Органы обслуживания воздушного движения по маршруту полета, на аэродромы посадки и запасные аэродромы своей зоны Единой системы. Орган противовоздушной обороны	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
15.7.	Сообщение, касающееся аннулирования плана полета воздушного судна	CNL	ФФ	В течение 10 минут с момента получения информации	Главный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения аэродрома вылета	Органы обслуживания воздушного движения по маршруту полета, на аэродромы посадки и запасные аэродромы своей зоны Единой системы. Орган противовоздушной обороны	Согласно пункту 33.9 Табеля сообщений
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

15.8.	Сообщение, касающиеся полета воздушного судна литера "А" и "К"	ULS	ГГ	Немедленно по получению информации	Главный центр Единой системы	Органы обслуживания воздушного движения своей зоны Единой системы на аэродроме вылета, по маршруту полета и на аэродроме посадки. Орган противовоздушной обороны	
15.9.	Сообщение о представленном плане внутреннего полета воздушного судна по маршрутам обслуживания воздушного движения в одной зоне Единой системы с отклонением от расписания регулярных воздушных перевозок и вне расписания регулярных воздушных перевозок, а также уведомление о выполнении полета в воздушном пространстве класса G Информация об изменениях в текущий план полета	PLN	ФФ	Не позднее 30 минут после получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.		Главный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения своей зоны Единой системы на аэродроме вылета, по маршруту полета и на аэродроме посадки. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
15.10.	Сообщение о плане запуска шара-зонда, о плане полета беспилотного летательного аппарата и пилотируемого аэростата, проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ	SHR SPW	ФФ	Не позднее 10 минут после получения SHR, SPW	Пользователь воздушного пространства	Районный центр Единой системы	
15.11.	Сообщение о представленном плане полета воздушного судна вне маршрутов обслуживания воздушного движения в одном или двух районах Единой системы	FPL	ФФ	Не позднее 10 минут после получения FPL	Эксплуатант (КВС) воздушного судна или его представитель, или брифинг аэропорта вылета	Районный центр Единой системы	
15.12.	Сообщение о разрешении на использование воздушного пространства при полетах воздушных судов в трех и более смежных зонах Единой системы вне маршрутов обслуживания воздушного движения	PLN	ФФ	Немедленно по получению информации По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.	Главный центр Единой системы	Органы обслуживания воздушного движения своей зоны Единой системы на аэродроме вылета, по маршруту полета и на аэродроме посадки. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

15.13.	Сообщение о разрешении на использование воздушного пространства при полетах воздушных судов в одной зоне Единой системы или двух смежных зон Единой системы, а также в трех и более районах Единой системы одной зоны Единой системы вне маршрутов обслуживания воздушного движения: при перелетах боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации, а также при полетах воздушных судов на выполнение авиационных работ в приграничной полосе; при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам приборных полетов; при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам визуальных полетов.	PLN	ФФ	До 23 часов местного времени По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. Не позднее одного часа после получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. Не позднее 30 минут после получения FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.		Органы обслуживания воздушного движения своей зоны Единой системы на аэродроме вылета, по маршруту полета и на аэродроме посадки. Смежный зональный центр Единой системы. Орган противовоздушной обороны	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

15.14.	Аварийное оповещение	ALR	CC	Немедленно при получении информации	Органы обслуживания воздушного движения своей зоны Единой системы на аэродроме вылета, по маршруту полета и на аэродроме посадки	Федеральное агентство воздушного транспорта (ответственный оперативный дежурный, Управление инспекции безопасности полетов, Управление организации использования воздушного пространства, Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства воздушного транспорта, на территории которого произошло событие). Территориальный орган Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства воздушного транспорта, на территории которого произошло событие). Региональный координационный центр поиска и спасания. Главный центр Единой системы. Орган противовоздушной обороны	В территориальный орган Федеральной службы по надзору в сфере транспорта сообщение ALR подается в случае стадии бедствия (DETRESFA)

15.15.	Первичное сообщение об авиационном событии	ALD	CC	Немедленно при получении информации	Органы обслуживания воздушного движения своей зоны Единой системы на аэродроме вылета, по маршруту полета и на аэродроме посадки	Федеральное агентство воздушного транспорта (ответственный оперативный дежурный, Управление инспекции безопасности полетов, Управление организации использования воздушного пространства Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства воздушного транспорта, на территории которого произошло событие). Территориальный орган Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Главный центр Единой системы Орган противовоздушной обороны	

15.16.	Отказ радиосвязи	RCF	CC	Немедленно при установлении отказа радиосвязи	Органы обслуживания воздушного движения своей зоны Единой системы на аэродроме вылета, по маршруту полета и на аэродроме посадки	Федеральное агентство воздушного транспорта (ответственный оперативный дежурный, Управление инспекции безопасности полетов, Управление организации использования воздушного пространства Межрегиональное территориальное управление Федерального агентства воздушного транспорта, на территории которого произошло событие). Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. Главный центр Единой системы. Региональный координационный центр поиска и спасания. Орган противовоздушной обороны	
15.17.	Сообщение, касающееся невозможности обработки сообщения FPL	REJ	ФФ	Не позднее 20 минут с момента поступления FPL		Податель представленного плана полета или изменений к нему	
15.18.	Сообщение о приеме к обработке сообщения FPL	ACK	ФФ	Не позднее 20 минут с момента поступления FPL		Податель представленного плана полета или изменений к нему	
15.19.	Сообщение о прогнозируемом превышении пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов)	AIM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Главный центр Единой системы	

15.20.	Сообщение о вводе регулирующих мер организации потоков воздушного движения	ANM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Главный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	
15.21.	Сообщение об отмене регулирующих мер организации потоков воздушного движения (ANM)	SCN	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства			
15.22.	Сообщение с предложением изменения маршрута полета воздушного судна	RRP	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Главный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Сообщение RRP подается для изменения маршрута полета при ожидаемом превышении пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), а также по причине изменения аэронавигационной и режимной обстановки
15.23.	Сообщение о распределении слотов	SAM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Главный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Сообщения SAM и SLC подаются для регулирования потока воздушного движения по времени пролета установленных основных точек диспетчерского района (диспетчерской зоны), при ожидаемом превышении пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов), а также по причине изменения аэронавигационной и режимной обстановки
15.24.	Сообщение об отмене распределения слотов (SAM)	SLC	ФФ				
15.25.	Запрос дополнительного плана полета	RQS	ФФ	Немедленно при получении ALR или ALD	Органы обслуживания воздушного движения (управления полетами)	Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Сообщение RQS подается относительно полетов воздушных судов, аэродром вылета которых находится в смежной зоне Единой системы

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

15.26.	Дополнительный план полета	SPL	ФФ	Немедленно при получении информации	Смежный зональный центр Единой системы	Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами). Главный центр Единой системы. Региональный координационный центр поиска и спасания	Сообщением SPL направляется дополнительный план полета в интересах авиационного поиска и спасания
15.27.	Сообщение о полете воздушного судна на запасной аэродром	FLA	СС	Немедленно при наличии информации	Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами)	Органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) своей зоны Единой системы, в том числе аэродрома вылета и посадки, других запасных аэродромов. Орган противовоздушной обороны	
15.28.	Сообщение об установлении временного режима или местного режима или кратковременных ограничений	RVM	ФФ	На этапе предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства		Главный центр Единой системы. Органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) своей зоны Единой системы Орган противовоздушной обороны	
15.29.	Сообщение о снятии временного режима или местного режима или кратковременных ограничений	RVI	ФФ				
15.30.	Сообщение о представленном плане полета воздушного судна для уведомления в классе G	FPL	ФФ	Не позднее 10 минут после получения FPL	Эксплуатант (КВС) воздушного судна	Смежный зональный или региональный центр Единой системы (при полете за пределы зоны Единой системы), органы обслуживания воздушного движения, осуществляющие полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение в классе G, орган противовоздушной обороны	
(п. 15.30 введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							
16	Сообщения районного центра Единой системы (с правом планирования использования воздушного пространства)						

16.1.	Сообщение о разрешении на использование воздушного пространства при полетах воздушных судов в одном или двух районах Единой системы одной зоны Единой системы вне маршрутов обслуживания воздушного движения: при перелетах боевых, учебно-боевых воздушных судов государственной авиации и экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации, а также при полетах воздушных судов на выполнение авиационных работ в приграничной полосе; при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам приборных полетов; при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения по правилам визуальных полетов; при выполнении аэродромных полетов в пределах заявленного регламента работы аэродрома	PLN	ФФ	Не позднее чем за два часа до вылета воздушного судна По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. Не позднее двух часов с момента поступления FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. Не позднее 30 минут с момента и поступления FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений. Не позднее 30 минут с момента поступления FPL По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна	Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродрома вылета воздушного судна. Смежный районный центр Единой системы	

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

16.2.	Сообщение о разрешении на использование воздушного пространства при запуске шара-зонда, при выполнении полета беспилотным летательным аппаратом и пилотируемым аэростатом, при проведении стрельб, пусков ракет и взрывных работ	PLN	ФФ	Не менее чем за час час до начала деятельности По CHG или DLA в случае подтверждения запрашиваемых пользователем воздушного пространства изменений.	Зональный центр Единой системы. Региональный центр Единой системы. Пользователь воздушного пространства	Пользователь воздушного пространства. Смежный районный центр Единой системы	
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)							

При направлении сообщений в центры ОрВД, ответственные за район полетной информации, для заполнения указателя адреса к указателям местоположения (определяются в соответствии со Сборником четырехбуквенных указателей (индексов) местоположения аэродромов, полигонов, посадочных и вертолетных площадок для использования государственной и экспериментальной авиацией, издаваемым ФГУП ЦАИ ГА) следует добавлять четырехбуквенные кодовые обозначения для главного и зональных центров Единой системы, региональных центров Единой системы: ЗДЗЬ, ЫВЫЬ, ЫЬЫЬ, ЗГЗЬ, ЗЯЗЬ, ЗЬЗЬ;

(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

для районных центров Единой системы: ЗРЗЬ, ЗЯЗЬ;

для органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) аэродромов: ЗТЗЬ

Приложение N 3
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ БУКВ РУССКОГО АЛФАВИТА БУКВАМ ЛАТИНСКОГО АЛФАВИТА, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В СТАНДАРТНЫХ СООБЩЕНИЯХ

Список изменяющих документов
(в ред. Приказа Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

БУКВЫ		БУКВЫ		БУКВЫ	
РУССКИЕ	ЛАТИНСКИЕ	РУССКИЕ	ЛАТИНСКИЕ	РУССКИЕ	ЛАТИНСКИЕ
А	A	Л	L	Ц	C
Б	B	М	M	Ч	CH
В	W	Н	N	Ш	SH
Г	G	О	O	Щ	Q
Д	D	П	P	Ы	Y
Е	E	Р	R	Ь	X
Ж	V	С	S	Э	E
З	Z	Т	T	Ю	IU
И	I	У	U	Я	IA
Й	J	Ф	F		
К	K	Х	H		

Соответствие букв русского алфавита - Ч, Ш, Щ, Ю, Я буквам латинского алфавита, приведенное в таблице выше не применяется при изложении информации об индексе местоположения в поле 13, поле 15, поле 16 и поле 17 сообщений о планах полетов воздушных судов и связанных с ними обновленных данных.

(абзац введен Приказом Минтранса России от 22.12.2016 N 403)

ПРЕДСТАВЛЕННЫЙ ПЛАН ПОЛЕТА ВОЗДУШНОГО СУДНА
(FPL)

Срочность
<<=
-

Адресат

<<=
-

Дата и время представления

Отправитель

(

<<=
-

3 Тип сообщения

7 Опознавательный индекс воздушного судна

8 Правила полетов и тип полета

(- - <<=
-

9 Количество, тип воздушных судов, категория турбулентного следа

10 Оборудование и возможности

- - <<=
-

13 Аэродром и время вылета

-

15 Маршрут

-

<<=
-

16 Аэродром назначения и общее расчетное истекшее время до посадки, запасной(ые) аэродромы пункта назначения

18 Прочая информация

-) <<= -

19 Дополнительная информация (с FPL не передается)

Запас топлива

- E/

Число лиц на борту

P/

Р/оборудование

R/ U V E

Спасательное оборудование

- S/ P D M J

Спасательные жилеты

J/ L F U V

Лодки Число Вместимость Закрытые Цвет

D/ C/ <<= -

Цвет и знаки воздушного судна

A/

Примечание

N/

Командир воздушного судна (фамилия, имя, отчество)

C/) <<= -

FLIGHT PLAN
(FPL)

PRIORITY
<<=
-

ADDRESSEE(S)

<<=
-

FILING DATE AND TIME

ORIGINATOR

(<<=
-

3 MESSAGE TYPE

7 AIRCRAFT IDENTIFICATION

8 FLIGHT RULES AND TYPE OF FLIGHT

(- - <<=
-

9 NUMBER, TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CAT.

10 EQUIPMENT

- - <<=
-

13 DEPARTURE AERODROME AND TIME

-

15 CRUISING SPEED, LEVEL, ROUTE

- <<=
-

16 DESTINATION AERODROME, TOTAL EET and ALTN AERODROMES

-

18 OTHER INFORMATION

-) <<=
-

19 SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

ENDURANCE (HR MIN) — PERSONS ON BOARD — EMERGENCY RADIO

- E/ ____ P/ ____ R/ U V E

SURVIVAL EQUIPMENT — JACKETS

- S/ P D M J J/ L F U V

DINGHIES NUMBER CAPACITY — COVER — COLOR <<=

D/ C/ -

AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS

A/

REMARKS

N/

PILOT-IN-COMMAND <<=

C/) -

FILED BY

Приложение N 5
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ ПЛАНОВ ПОЛЕТА

A Эксплуатант _____ полное наименование _____ предприятия (авиакомпании)	B Адресат(ы)	C Аэродром(ы) вылета	D Дата г., м., д. <*>	E Серийн. _ _ - _ _	F Страница _ _ - _ _
[ ] [ ] 3-буквенный код 2-буквенный код			G Дополнительные данные в (п. 19):		

H + -	I Действителен с <*> г., м., д.	J Действителен по <*> г., м., д.	K Дни полетов 1 2 3 4 5 6 7	L Опознавательный индекс ВС (п. 7)	M Тип ВС и категория турбулентности следа	N Аэродром и время вылета (п. 13)	O Маршрут (п. 15) Крейсерские: скорость	эшелон	маршрут	P Аэродром назначения и общее расчетное истекшее время (п. 16)		Q Примечания

<*> Г, М, Д - год, месяц, день.

REPETITIVE FLIGHT PLAN LISTING

A OPERATOR _____ Operator long title _____	B ADDRESSEE(S)	C DEPARTURE AERODROME(S)	D DATE yymmdd <*>	E SERIAL NO. _ _ - _ _	F PAGE OF _ _ - _ _
[ ] [ ] ICAO code IATA code			G SUPPLEMENTARY DATA (Item 19):		

H + -	I VALID FROM <*> yymmdd	J VAID UNTIL <*> yymmdd	K DAYS OF OPERATION 1 2 3 4 5 6 7	L AIRCRAFT IDENTIFICATION (Item 7)	M TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY (Item 9)	N DEPARTURE AERODROME AND TIME (Item 13)	O ROUTE (Item 15) CRUISING: SPEED	LEVEL	ROUTE	P DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (Item 16)		Q REMARKS

<*> Yymmdd - year, month, day.

Приложение N 6
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ ПЛАНОВ ПОЛЕТА

A Эксплуатант _____ полное наименование _____ предприятия (авиакомпании) [ ] 3-буквенный код [ ] 2-буквенный код	B Адресат(ы)	C Аэродром(ы) вылета	D Дата г., м., д. <*>	E Серийн. _ _ - _ _	F Страница _ _ - _ _
			G Дополнительные данные в (п. 19):		

H + -	I Действителен с <*> г., м., д.	J Действителен по <*> г., м., д.	K Дни полетов 1 2 3 4 5 6 7	L Опознова-тельный индекс ВС (п. 7)	M Тип ВС и категория турбу-лентности следа	N Аэродром и время вылета (п. 13)	O Маршрут (п. 15) Крейсерские: ско-рость	эше-лон	маршрут	P Аэродром назначения и общее расчетное истекшее время (п. 16)	Q Примечания

<*> Г, М, Д - год, месяц, день.

REPETITIVE FLIGHT PLAN LISTING

A OPERATOR _____ Operator long title _____ [ ] ICAO code [ ] IATA code	B ADDRESSEE(S)	C DEPARTURE AERODROME(S)	D DATE yymmdd <*>	E SERIAL NO. _ _ - _ _	F PAGE OF _ _ - _ _
			G SUPPLEMENTARY DATA (Item 19):		

H + -	I VALID FROM <*> yymmdd	J VAID UNTIL <*> yymmdd	K DAYS OF OPERATION 1 2 3 4 5 6 7	L AIRCRAFT IDENTIFI-CATION (Item 7)	M TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBU-LENCE CATEGORY (Item 9)	N DEPARTURE AERODROME AND TIME (Item 13)	O ROUTE (Item 15) CRUISING: SPEED	LEVEL	ROUTE	P DESTINATION AERODROME AND TOTAL ESTIMATED ELAPSED TIME (Item 16)	Q REMARKS

<*> Yymmdd - year, month, day.

Приложение N 6
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

ПЕРЕЧЕНЬ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ ПЛАНОВ ПОЛЕТА

A Эксплуатант	B Адресат(ы)	C Аэродром(ы) вылета	D Дата	E Серийный номер.	F Страница
АЭРОФЛОТ - РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ полное наименование предприятия (авиакомпании) АФЛ (3-буквенный код) СУ (2-буквенный код)	ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Ленинградский пр. 37, кор. 7 125993, г. Москва, А-167, ГСП-3 Россия	UWKE, UUEE, ULLI	20111003 <*>	11-23	1/1
			G Дополнительные данные в (п. 19): ЦУП т. +7 (095) 999-99-99, AFTN: УУЕУДДЬЬ, SITA: MOWDDSU		

H + -	I Действителен с <*> г., м., д.	J Действителен по <*> г., м., д.	K Дни полетов 1	2	3	4	5	6	7	L Опознавательный индекс ВС (п. 7)	M Тип ВС и категория турбулентности следа		N Аэродром и время вылета (п. 13)		O Маршрут (п. 15) Крейсерские скорость	эшелон	маршрут	P Аэродром назначения и общее расчетное истекшее время (п. 16)		Q Примечания
+	120117	120326	0	2	0	4	0	6	0	AFL719	A319	M	UWKE	2300	K0850	F380	DCT HJ R301 UW R480 CW R489 MF	UUEE	0150	EET/UUWV0039
																	DCT ITINA DCT RW DCT			EQPT/SFWYRGDI/C PBN/S1
																	RUGEL DCT BESTA DCT			NAV/GBAS SBAS
+	111030	120329	1	2	3	4	5	6	7	AFL841	A320	M	UUEE	0700	K0820	F350	DCT AR DCT BELAG R369 DB/K0832F360	ULLI	0120	EET/ULLL0049
																	B964 LUKIR DCT			EQPT/SFJ7WYRD/C PBN/S1
+	111225	120305	1	2	3	4	5	6	7	AFL842	A320	M	ULLI	1000	K0815	F350	DCT UD B160 BD DCT SW DCT	UUEE	0115	EET/UUW V0033
																				EQPT/SFJ7WYRD/C PBN/S1
-	111030	120228	1	2	3	4	5	6	7	AFL844	SU95	M	UUEE	0700	K0820	F350	DCT AR DCT BELAG R369 DB/K0820F360	ULLI	0120	EET/ULLL0045
																	B964 LUKIR UNESO			EQPT/SFWM2YRI/C PBN/S2
+	111030	120115	1	2	3	4	5	6	7	AFL844	SU95	M	UUEE	0720	K0820	F350	DCT AR DCT BELAG R369 DB/K0820F360	ULLI	0120	EET/ULLL0045
																	B964 LUKIR UNESO			EQPT/SFWM2YRI/C PBN/S2
+	120117	120317		2		4		6		AFL844	SU95	M	UUEE	0710	K0820	F350	DCT AR DCT BELAG R369 DB/K0820F360	ULLI	0120	EET/ULLL0045
																	B964 LUKIR UNESO			EQPT/SFWM2YRI/C PBN/S2

<*> Г, М, Д - год, месяц, день.

Примечание: первая, вторая и третья запись относятся к представлению плана, четвертая - к отмене плана, четвертая, пятая и шестая - к изменению плана постоянного характера.

Приложение N 7
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

ПРАВИЛА
СОСТАВЛЕНИЯ И ПОДАЧИ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ ПЛАНОВ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (RPL) В ВИДЕ ЭЛЕКТРОННОГО ФАЙЛА

I. Общие сведения

1. Электронный файл RPL передается в кодировке Windows-1251, в приведенном ниже формате, по электронной почте на специальный адрес главного центра Единой системы - arl.rpl@matfmc.ru.

2. Адреса электронной почты эксплуатанта (авиакомпании), с которых будет отправляться (передаваться) электронный файл RPL, регистрируются в автоматизированной системе главного центра Единой системы:

yyy@xxxxxxx.ru - основной;

zzz@xxxxxxx.ru - резервный.

3. RPL в файле заполняются прописными буквами латинского алфавита.

4. RPL заносятся в файл последовательно. Сначала заносятся RPL относительно международных полетов по расписанию в порядке возрастания номера рейса, а затем - RPL на внутренние полеты по расписанию в порядке возрастания номера рейса. Ошибки в соблюдении указанного порядка не допускаются.

II. Содержание и порядок формирования электронного файла RPL

5. Электронный файл RPL делится на два вида:

электронный файл полных перечней RPL, содержащий информацию о рейсах полного сезонного расписания эксплуатанта;

электронный файл перечней корректируемых RPL, содержащий только те рейсы, по которым эксплуатантом были внесены изменения каких-либо параметров, с момента последней передачи в главный центр Единой системы информации по каждому из этих рейсов.

6. Электронный файл полных перечней RPL формируется и передается в главный центр Единой системы не менее чем за 14 суток до ввода в действие зимнего или летнего расписания. С момента передачи файла актуальность его информации поддерживается за счет передачи эксплуатантом электронного файла перечней корректируемых RPL.

7. Электронный файл корректируемых RPL формируется и передается в главный центр Единой системы не менее чем за семь суток до даты выполнения первого полета с измененными параметрами.

III. Требования к данным и структура электронного файла RPL

8. Каждый элемент данных описывается как последовательность букв и/или цифр, которые в зависимости от контекста имеют единственное значение и одинаково понимаются как эксплуатантом, так главным центром Единой системы. Для описания передаваемой информации используются только следующие символы:

буквенные - от A до Z (всего 26 буквенных символов);

цифровые - от 0 до 9 (всего 10 цифровых символов);

двоеточие - : (один символ);

слеш - / (один символ);

тире (минус) - (один символ);

плюс + (один символ).

9. Информация, содержащаяся в электронном файле RPL, описывается построчно, начиная с левого края строки.

10. Электронный файл RPL состоит из следующих, определенным образом упорядоченных, типов записей (строк):

0 - заголовок файла;

1 - заголовок перечня RPL;

2 - информация о параметрах сегмента рейса (кроме маршрута), маршрут которого проходит над территорией Российской Федерации;

3 - маршрут обслуживания воздушного движения, используемый для выполнения полета на сегменте рейса;

4 - информация о пересечении диспетчерских районов (диспетчерских зон) (EET);

5 - точки со временем входа и выхода в/из воздушного пространства Российской Федерации для основного маршрута, а также альтернативные точки входа и выхода в/из воздушного пространства Российской Федерации;

6 - прочая информация;

9 - конец файла.

11. Элементы записи строки электронного файла отделяются друг от друга пробелами. Максимальная длина строки не более 70 знаков, включая разделители элементов записи. Максимальный объем электронного файла RPL неограничен.

12. Электронный файл RPL представляет собой форматированный текстовый файл в кодировке Windows-1251.

13. Имя файла LL[L]YYSNNN.rpl, где:

LL[L] - трехсимвольный ICAO код эксплуатанта или LL - транслитерированный на латиницу двухсимвольный (если отсутствует трехсимвольный) внутренний код эксплуатанта, все буквы прописные;

YY - две последние цифры текущего года 2012;

S - = {s, w} - сезон, s - лето, w - зима (строчные);

NNN - порядковый номер файла в сезоне с лидирующими нулями;

rpl - тип (расширение) файла.

Примеры записи: AFL12w001.rpl, AFL12w013.rpl, PM12s001.rpl.

Примечание: порядковый номер файла в очередном сезоне навигации начинается с цифры 1.

14. Записи файла в зависимости от их кода содержат информацию либо о параметрах рейса, либо идентифицируют содержание файла, его начало и конец.

15. Записи электронного файла перечней корректируемых RPL предназначены дополнить, исключить или изменить имеющуюся информацию. Рейс, подлежащий изменению, будет вначале фигурировать как рейс, подлежащий исключению (со знаком минус), а заменяющие данные будут приведены как для добавляемого рейса (со знаком плюс).

В первом электронном файле полного перечня RPL нового сезона, например - AFL12w001.rpl, все рейсы должны быть представлены для добавления, со знаком плюс.

В последующих электронных файлах перечня корректируемых RPL этого сезона, например - AFL02w013.rpl, один рейс может быть представлен:

как подлежащий исключению (со знаком минус);

как подлежащий добавлению (со знаком плюс);

как подлежащий исключению (со знаком минус), а затем как для добавления (со знаком плюс).

Для рейса, подлежащего исключению (со знаком минус), записи типа 5 и 6 могут не заполняться.

16. Для исключения (отмены) ранее переданного файлом плана полета необходимо:

если полеты еще не выполнялись (до даты выполнения первого полета), то записать в файл план полета (рейс), подлежащий исключению (со знаком минус), не менее чем за семь суток до даты выполнения первого полета;

если полеты уже выполнялись (после даты выполнения первого полета), то записать в файл план полета (рейс), подлежащий исключению (со знаком минус), не менее чем за семь суток до новой даты выполнения последнего полета и записать в файл тот же план полета (рейс), подлежащий добавлению (со знаком плюс), но с новой датой выполнения последнего полета, не менее чем за семь суток до этой даты.

17. Для изменения параметров ранее переданного файлом плана полета необходимо:

если полеты еще не выполнялись (до даты выполнения первого полета), то записать в файл план полета (рейс), подлежащий исключению (со знаком минус), не менее чем за семь суток до даты выполнения первого полета и записать в файл план полета (рейс), подлежащий добавлению (со знаком плюс), не менее чем за семь суток до даты выполнения первого полета с измененными параметрами;

если полеты уже выполнялись (после даты выполнения первого полета), то записать в файл:

план полета (рейс), подлежащий исключению (со знаком минус), не менее чем за семь суток до даты выполнения первого полета с измененными параметрами;

план полета (рейс) со старыми параметрами, подлежащий добавлению (со знаком плюс), но с новой датой выполнения последнего полета, не менее чем за семь суток до этой даты;

план полета (рейс) с измененными параметрами, подлежащий добавлению (со знаком плюс), но с новой датой выполнения первого полета, не менее чем за семь суток до этой даты.

18. Одна запись второго типа описывает выполнение сегмента авиалинии рейса на конкретном участке его навигации.

19. Очередность формирования и передачи электронных файлов RPL эксплуатантом в главный центр Единой системы показана на рисунке 1.1.

```
          Лето 2012                                          |        Зима 2012/13
                                                             |
         AFL12s053.rpl                                       |
         -------------                                       |
          по запросу                                         |
                                                             |
 AFL12w001.rpl  AFL12w002.rpl          AFL12w003.rpl         |
--------------  -------------          --------------        |
 AFL12s052.rpl  AFL12s054.rpl   AFL12s055.rpl  AFL12s056.rpl |AFL12w003.rpl  AFL12w004.rpl
--------------  -------------   -------------  ------------- |-------------  --------------
_____________________________________________________________|_____________________________
                       За 14 суток до начала зимнего расписания |
```

Рисунок 1.1

20. При добавлении и удалении RPL в/из расписание(я) все перелеты одного рейса и одного сезона навигации должны находиться в одном электронном файле.

IV. Сокращения и допущения, используемые при описании данных

21. При описании элемента записи в параметре Байт указываются первая (от) и последняя включительно (до) позиции, занимаемые этим элементом с учетом разделителя - пробел, если такой имеется. Разделитель - пробел, стоящий перед элементом записи, не учитывается.

22. Параметр «Статус» принимает следующие значения:

Н - необязательный;

О - обязательный;

У - условный.

23. Структура записи заголовка электронного файла RPL приведена ниже в таблице:

N п/п	Элемент записи	Байт		Статус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 0 (нуль)
2	Дата создания обменного файла	3	8	О	ГГММДД (для Отправителя) 120223 Нули (для Получателя) 000000
3	Идентификатор	10	14	О	Для Отправителя - SNDR: Для Получателя - DEST:
4	Организация	16 16 16	18 17 24	О	Для Отправителя - LLL/LL - трехсимвольный ICAO код или транслитерированный на латиницу двухсимвольный внутренний код эксплуатанта Для Получателя - MATMC DBE

24. Структура записи заголовка перечня RPL приведена ниже в таблице:

N п/п	Элемент записи	Байт		Статус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 1 (единица)
2	Код вида информации	3	5	О	Перечень ППП RPL
3	Код исполнителя	7 7	9 8	О	Всегда устанавливается LLL/LL, где LLL - трехсимвольный ICAO код/транслитерированный на латиницу двухсимвольный внутренний код эксплуатанта
4	Год и порядковый номер файла в текущем сезоне	11 10	16 15	О	Формат ГГ - NNN 12-002
5	Тип файла	18 17	21 20		Файл полных перечней ППП NLST Файл корректируемых ППП RLST
6	Начальная дата периода действия сезонного расписания	23 22	28 27	О	ГГММДД 111030
7	Конечная дата периода действия сезонного расписания	30 29	35 34	О	ГГММДД 120324
8	Порядковый (сквозной) номер файла с начала обмена с ГЦ ЕС ОрВД	37 36	40 39	О	0432

25. Структура записи параметров сегмента рейса приведена ниже в таблице:

N п/п	Элемент записи	Байт		Статус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 2 (двойка)
2	Начальная дата периода участка навигации рейса	3	8	О	ГГММДД 121028

3	Конечная дата периода участка навигации рейса	10	15	О	ГГММДД	120214
4	Дни выполнения рейса	17	23	О	Например	1204507
5	Опознавательный индекс воздушного судна	25	34	О	Трехсимвольный ICAO код или транслитерированный на латиницу двухсимвольный внутренний код эксплуатанта AFL101 или PM214	
6	Тип воздушного судна	36	39	О	Четырехсимвольный код ВС A319	
7	Категория турбулентности следа	41	41	О	Односимвольный	H
8	Аэропорт вылета	43	46	О	Четырехсимвольный код аэропорта	UUEE
9	Время вылета	48	51	О	ЧЧММ (UTC)	0920
10	Аэропорт назначения	53	56	О	Четырехсимвольный код аэропорта	UEEE
11	Общее расчетное ис-текшее время	58	61	О	ЧЧММ	0120
12	Признак вида операции с рейсом	63	63	О	Рейс удаляется Рейс вводится	- (минус) + (плюс)

26. Структура записи маршрута полета следующая:

N п/п	Элемент записи	Байт		Статус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 3 (три)
2	Скорость и эшелон полета	3	12	О	Kццццfцццц K0850F360 Nццццfцццц N0459F360
3	Маршрут полета. Указывается в соответствии с правилами заполнения поля 15 (Маршрут полета)	14		О	Например K0850F360 GOBUN B110 RASAP A279 PNZ B922 REGDA B923 PENIR A368 GUTAN

Примечание: количество записей неограниченно, зависит от продолжительности маршрута.

27. Структура записи информации о EET указана в таблице ниже:

N п/п	Элемент записи	Байт		Ста-тус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 4 (четыре)
2	Центр Единой системы (начальный) и нарастающее расчетное истекшее время с момента взлета	3	10	О	Четырехсимвольный код центра и значение времени в формате ччмм UMMV0041
3	Центр Единой системы (следующий) и нарастающее расчетное истекшее время с момента взлета	12	19	О	Четырехсимвольный код центра и значение времени в формате ччмм UKLV0128

Примечание: в одной записи допускается размещение данных о шести диспетчерских районах (диспетчерских зонах), а количество записей неограниченно.

28. Структура записи точек входа и выхода в/из воздушное(го) пространство Российской Федерации следующая:

N п/п	Элемент записи	Байт		Статус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 5 (пять)
2	Точка входа/выхода в/из воздушное(го) пространство(а) РФ и расчетное время входа/выхода (UTC) для основного маршрута (указываются первыми) и при необходимости, альтернативные точки входа/выхода, но без расчетного времени, указываются последовательно через пробел. Заполняется для международных полетов	3	69	У	Код точки входа/выхода и значение расчетного времени входа /выхода в формате ччмм BISIV0345 AKSUN
3	Точка входа/выхода в/из воздушное(го) пространство(а) РФ и расчетное время входа /выхода (UTC) для основного маршрута (указываются первыми) и при необходимости, альтернативные точки входа/выхода, но без расчетного времени, указываются последовательно через пробел	13	69	У	Код точки выхода/выхода и значение расчетного времени входа / выхода в формате ччмм BESAT0710 ERNIK

Примечания:

1. Количество записей неограниченно.

2. Запись заполняется только для международных полетов с маршрутом, проходящим через точку входа/выхода в воздушное пространство Российской Федерации.

3. В одной записи могут быть указаны одна точка входа/выхода или две точки, вход и выход для основного маршрута (указываются первыми) и, при необходимости, альтернативные точки входа/выхода, но без расчетного времени, указываются последовательно через пробел.

4. Для маршрута полета (рейс прилетает в Россию), неоднократно входящего в воздушное пространство Российской Федерации, указывается первая точка входа, смотри рисунок 1.2 (а).

5. Для маршрута полета (рейс вылетает из России), неоднократно выходящего из воздушного пространства Российской Федерации, указывается последняя точка выхода, смотри рисунок 1.2 (б).

6. Для маршрута (рейс вылетает из России, как, например, из Москвы в Калининград), выходящего из воздушного пространства Российской Федерации и (рейс прилетает в Россию) входящего в воздушное пространство Российской Федерации, указывается точка выхода и точка входа, смотри рисунок 1.2 (в).

```
          Прилетает   |   Россия      |                |   Россия
          в Россию    |               |                |
---------------------|---------------|----------------|-----------------
                      | Вход 1  Выход 1|               | Вход 2
                      |-------        |                |
```

Рисунок 1.2 (а)

```
   Россия      |            |        Россия        | Вылетает из
               |            |                      | России
-------------------------------------------------------------------
               |            |                      |
   Выход 1     |            | Вход 1     Выход 2   |
               |            |            -------   |
```

Рисунок 1.2 (б)

```
Россия          |                |          Россия
----------------|----------------|-------------------------------------------
Выход           |                |  Вход
-----           |                |  ----
```

Рисунок 1.2 (в)

29. Структура записи прочей информации следующая:

N п/п	Элемент записи	Байт		Статус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 6 (шесть)
2	EQPT/ - информация о средствах радиосвязи, навигационных средствах и средствах захода на посадку и возможности, в порядке, предусмотренном для поля 10 представленного плана полета воздушного судна	3		У	Например EQPT/W W - утверждено для RVSM
4	TYP/ - информация о резервных типах ВС, через пробел указывается перечень типов ВС			у	Например TYP/B733 B734 B738
5	Указывается информация в порядке, предусмотренном для поля 18 представленного плана полета воздушного судна, за исключением признаков EET/, TYP/ и DOF/			У	

30. Структура конечной записи файла представлена в таблице ниже:

N п/п	Элемент записи	Байт		Статус эл-та	Примечание
		от	до		
1	Тип записи	1	1		Всегда установлен - 9 (девять)
2	Дата создания обменного файла	3	8	О	ГГММДД 011028
3	Идентификатор	10	14	О	Для Отправителя - SNDR:
4	Организация	16	18	О	LLL/LL - Трехсимвольный ICAO код или транслитерированный на латиницу двухсимвольный внутренний код эксплуатанта
5	Количество записей в файле (включая и эту запись)	54	59	О	ццццц (с лидирующими нулями) 008854

31. Для отправки электронного файла RPL в главный центр Единой системы в почтовой программе, например: Microsoft Outlook, с одного из ранее заявленных адресов эксплуатанту необходимо создать новое сообщение и заполнить ниже следующие поля:

Поле	Содержимое	Комментарий
Кому...	arl.rpl@matfmc.ru	Адрес электронной почты ГЦ ЕС ОрВД

Тема:	RPL	Кодовое слово (RPL) означает, что - эксплуатант отправляет обменный файл ППП в ГЦ ЕС ОрВД
Вложить...	AFL12S009.rpl	Имя файла ППП. только один Вложить ---------- обменный файл ППП.

И далее отправить электронный файл RPL в главный центр Единой системы.

32. После получения электронного файла RPL главный центр Единой системы отправит эксплуатанту по электронной почте подтверждение о приеме электронного файла RPL, при этом в поле «Тема» будет указано «RPL received», а в тексте сообщения - «Имя полученного файла received: дата».

33. Пример составления электронного файла RPL AFL11w028.rpl:

0 111223 SNDR: AFL
0 000000 DEST: MATMC DBE
1 RPL AFL 11-028 RLST 111030 120324 1155
2 120102 120115 1204060 AFL153 A319 M UUEE 1525 LHBP 0245 +
3 K0820F360 DCT AR DCT MAKSI DCT BG R805 TU G723 RATIN/N0443F360
3 UN869 VTB UP26 LONLA UQ580 RIGSA/N0443F360 UQ580 GELKA Y575 JBR
4 UMMV0041 UKLV0128 LHCC0212
5 RATIN 1606
6 EQPT/SFWYRGDI/C TYP/B733 STS/08 PBN/S1 NAV/GBAS SBAS
2 120116 120324 1204060 AFL153 SU95 M UUEE 1525 LHBP 0245 +
3 K0833F360 DCT AR DCT MAKSI DCT BG R805 TU G723 RATIN/N0449F360
3 UN869 VTB UP26 LONLA UQ580 RIGSA/N0449F360 UQ580 GELKA Y575 JBR
4 UMMV0041 UKLV0128 LHCC0212
5 RATIN1606
6 EQPT/SFWYRGDI/C STS/09 PBN/S1 NAV/GBAS SBAS
2 120102 120324 1204060 AFL154 A319 M LHBP 2235 UUEE 0230 -
3 N0437F370 DCT NALAG Q580 RIGSA UQ580 LONLA/N0437F370 UP26 ABKOM
3 UT52 MOSON/K0804F370 A104 FK/K0804F370 DCT ATRUN DCT
3 LEMRU DCT UM DCT
4 UKLV0024 UMMV0106 UUWV0148
2 120101 120324 0030507 AFL391 A319 M UUEE 1510 ENGM 0245 -
3 K0822F360 DCT AR DCT MAKSI DCT BG R805 TU R58 NOTAR/N0442F360
3 UP607 NEBSI/N0442F360 P607 TEB N623 ESEBA
4 ULOL0041 EETT0104 ESAA0142 ENOR0229
2 120101 120111 0030507 AFL391 A319 M UUEE 1510 ENGM 0245 +
3 K0822F360 DCT AR DCT MAKSI DCT BG R805 TU R58 NOTAR/N0442F360
3 UP607 NEBSI/N0442F360 P607 TEB N623 ESEBA
4 ULOL0041 EETT0104 ESAA0142 ENOR0229
5 NOTAR1614
6 EQPT/SFWYRGDI/C TYP/B738 STS/08 PBN/S1 NAV/GBAS SBAS
9 111223 SNDR: AFL 000031

Содержание электронного файла RPL, изложенного в примере выше:

AFL11w028.rpl	- файл N 28 авиакомпании ОАО «Аэрофлот» на зимний сезон навигации 2011 года
MATMC DBE	- получатель файла - ГЦ ЕС ОрВД
RLST	- файл корректируемых ППП международных рейсов
111030 120324	- начальная и конечная дата действия сезонного расписания
1155	- порядковый (сквозной) номер файла с начала обмена с ГЦ ЕС ОрВД
AFL153	- два повторяющийся плана полета рейса AFL153 с разными периодами выполнения полетов, со знаком плюс (+), подаются (вводится) в базу данных ГЦ ЕС ОрВД
AFL154	- повторяющийся план полета рейса AFL154, со знаком минус (-), удаляется из базы данных ГЦ ЕС ОрВД
AFL391	- повторяющийся план полета рейса AFL391, со знаком минус (-), удаляется из базы данных ГЦ ЕС ОрВД
AFL391	- повторяющийся план полета рейса AFL391, со знаком плюс (+) и с измененными данными, подается (вводится) в базу данных ГЦ ЕС ОрВД
111223	- дата создания обменного файла
000031	- количество записей в файле (включая и эту запись)

Содержание электронного файла RPL, изложенного в примере выше:

AFL11w028.rpl	- файл N 28 авиакомпании ОАО «Аэрофлот» на зимний сезон навигации 2011 года
MATMC DBE	- получатель файла - ГЦ ЕС ОрВД
RLST	- файл корректируемых ППП международных рейсов
111030 120324	- начальная и конечная дата действия сезонного расписания
1156	- порядковый (сквозной) номер файла с начала обмена с ГЦ ЕС ОрВД
AFL153	- два повторяющихся плана полета рейса AFL153 с разными периодами выполнения полетов, со знаком плюс (+), подаются (вводится) в базу данных ГЦ ЕС ОрВД
AFL154	- повторяющийся план полета рейса AFL154, со знаком минус (-), удаляется из базы данных ГЦ ЕС ОрВД
AFL391	- повторяющийся план полета рейса AFL391, со знаком минус (-), удаляется из базы данных ГЦ ЕС ОрВД
AFL391	- повторяющийся план полета рейса AFL391, со знаком плюс (+) и с измененными данными, подается (вводится) в базу данных ГЦ ЕС ОрВД
111223	- дата создания обменного файла
000035	- количество записей в файле (включая и эту запись)

Приложение N 8
к Табелю сообщений
о движении воздушных судов
в Российской Федерации

СОСТАВ (ОБЪЕМ) ИНФОРМАЦИИ, ВКЛЮЧАЕМОЙ В СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПОТОКОВ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И ПРИМЕРЫ СОСТАВЛЕНИЯ УКАЗАННЫХ СООБЩЕНИЙ

1. SPS - сообщение о пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)	)

Пример сообщения SPS:
(SPS-DATA/2903-3003
1. UIII/SEKTOR-5 20/60
2. IZMENENIE:
0200-0500 10/60
0500-0600 15/60
2300-0200 10/60
3. RMK: RLS NA REGLAMENTE NOTAM V1123/12)

Содержание примера сообщения SPS.

Сообщение касается изменения пропускной способности сектора обслуживания воздушного движения на 29 и 30 марта.

1) Сектор «Сектор 5» Иркутского РЦ ЕС ОрВД, нормативная пропускная способность которого составляет 20 воздушных судов в час.

2) Измененные показатели пропускной способности в период:

- с 02 часов 00 минут до 05 часов 00 минут УТЦ 29 марта - 10 воздушных судов в час;
- с 05 часов 00 минут до 06 часов 00 минут УТЦ 29 марта - 15 воздушных судов в час;
- с 23 часов 00 минут УТЦ 29 марта до 02 часов 00 минут УТЦ 30 марта - 10 воздушных судов в час.

3) Примечание: РЛС находится на регламенте согласно НОТАМ Ж1123/12.

3. AIM - сообщение о прогнозируемом превышении пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)	)

Пример сообщения AIM:

```
(AIM-DATA/2911
UUWV/WORONEV-3 29/60
RMK/08:20-09:40 41/80
    08:20-08:40 8/20
1.   AHY852    B752 UBBB0650-UUDD MONAB0822F340-GITAL0839F340 S
...
5.   UAE233    A345 OMDB0600-KIAD LANIT0842F340-PT   0855F340 S
...
8.   RNV522    A320 UDYZ0715-UUDD LANIT0836F340-GITAL0857F340 S
     08:40-09:00 13/20
9.   UTA575    B738 UUWW0800-URKK NAMUT0841F330-KANON0858F330 S
...
21.  SBI1164   A319 URWW0840-UUDD MONAB0859F340-GITAL0931F340 S
     09:00-09:20 14/20
22.  DNV602    B734 URRR0835-UUEE KANON0900F320-GITAL0924F320 S
...
35.  TS0749    B743 UUDD0840-HEGN NAMUT0918F330-KANON0931F330 S
     09:20-09: 40 6/20
36.  UAE231    A345 OMDB0555-KIAD LANIT0922F340-PT   0937F340 S
...
39.  SDM9993   B738 UUDD0620-URSS NAMUT0928F330-KANON0953F330 N STS/K
...
41.  ABY0265   A320 OMSJ0545-UUDD MONAB0932F380-GITAL0950F380 S)
```

Содержание примера сообщения AIM.

Сообщение информирует о прогнозируемом превышении 29 ноября пропускной способности сектора «Воронеж-3» Московского районного диспетчерского центра (код ИКАО УУВЖ), которая составляет 29 воздушных судов в час. В период с 08 часов 20 минут до 09 часов 40 минут УТЦ (за 80 минут) прогнозируется 41 воздушное судно. Далее приводится перечень полетов (подразделен на 20-минутные подсписки) с указанием следующих параметров:

- номер рейса;
- тип воздушного судна;
- аэродром вылета и расчетное время отправления;
- аэродром посадки;
- пункт обязательного донесения (ПОД), расчетные время и эшелон входа в сектор обслуживания воздушного движения;
- ПОД, расчетные время и эшелон выхода из данного сектора обслуживания воздушного движения;
- категория полета (S - регулярный, N - нерегулярный полет);
- литер рейса.

3. ANM - сообщение о вводе регулирующих мер организации потоков воздушного движения включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)	)

Пример N 1 сообщения ANM:
(ANM-DATA/1706-1806
1. UUWV/GORXKIJ-4 32/60
2. PERIOD: 2340-0300

3. ESHELONY: WSE
4. ISPOLXZOWATX:
-DNV711-UNKL2125-UUDD-DOF/120617-ETO/MF0305
-TSO601-UNNT2230-UUDD-DOF/120617-ETD/UNNT2250
-AFL886-USTR0015-UUEE-DOF/120618-15/BANAM A303 AR R826 BEGMA A300 MF
ITINA RW RUGEL BESTA
5. PROCEDURU NAZNACHAET: GC ES ORWD
6. AFTN/UUUWDDXX, TELEFON/+ 7 (495)601-07-70
7. RMK: NET)

Содержание примера N 1 сообщения ANM.

Сообщение информирует о вводе регулирующих мер организации воздушного движения на 17 и 18 июня.

1) регулирование потоков воздушного движения касается сектора «Горький-4» Московского районного диспетчерского центра (код ИКАО УУВЖ), пропускная способность которого составляет 32 воздушных судна в час;

2) период ожидаемого превышения пропускной способности с 23 часов 40 минут 17 июня до 03 часов 00 минут УТЦ 18 июня;

3) регулирование потоков воздушного движения выполняется относительно всех эшелонов полета в секторе «Горький-4»;

4) предлагается использовать для рейсов:

ДНЖ711 (номер рейса 711, выполняемый авиакомпанией «Донавиа»); УНКЛ2125 (аэродром вылета Красноярск (Емельяново), расчетное время отправления 21 час 25 минут УТЦ); УУДД (аэродром посадки Москва (Домодедово)); ДОФ/120617 (дата выполнения полета 17 июня 2012 года); ЕТО/МФ0305 (предлагаемое расчетное время пролета ПОД Ларионово в 03 часа 05 минут 18 июня 2012 года);

ТСО601 (номер рейса 601, выполняемый авиакомпанией «Трансаэро»); УННТ2230 (аэродром вылета Новосибирск (Толмачево), расчетное время отправления 22 часа 30 минут УТЦ); УУДД (аэродром посадки Москва (Домодедово)); ДОФ/120617 (дата выполнения полета 17 июня 2012 года); ЕТД/УННТ2250 (предлагаемое расчетное время вылета с аэродрома Новосибирск (Толмачево) в 22 часа 50 минут УТЦ 17 июня 2012 года);

АФЛ886 (номер рейса 886, выполняемый авиакомпанией «Аэрофлот - Российские авиалинии»); УСТР0015 (аэродром вылета Тюмень (Рощино), расчетное время отправления 00 часов 15 минут УТЦ); УУЕЕ (аэродром посадки Москва (Шереметьево)); ДОФ/120618 (дата выполнения полета 18 июня 2012 года); 15/ БАНАМ А303 АР Р826 БЕГМА А300 МФ ИТИНА РВ РУГЕЛ БЕСТА (вносится изменение в поле типа 15 соответствующего плана полета, исправленный маршрут полета);

5) процедура назначена Главным центром Единой системы;

6) контактная информация для связи (адрес канала АФТН, телефон);

7) примечаний нет.

Пример N 2 сообщения ANM:
(ANM-DATE/1806
1. UUWV/SECTOR WEST-1
2. PERIOD: 0140-0300 UTC
3. FL: ALL
4. REGULATED FLIGHTS:
-GFTSL-LFPG0015-UUEE-DOF/120618-15/OGUTA R800 KOLED FK
-GFCFC-EDDB0025-UUDD-DOF/120618-15/OGUTA R800 KOLED FK
5. ISSIUED BY: MAIN ATM CENTER OF RUSSIA
6. COM: AFTN/UUUWDDXX, PHONE/+7(495) 601-07-70
7. RMK: NO)

Содержание примера N 2 сообщения ANM.

Сообщение информирует о вводе регулирующих мер организации воздушного движения на 18 июня.

1) регулирование потоков воздушного движения касается сектора «Запад-1» Московского районного диспетчерского центра (код ИКАО UUWV);

2) период ожидаемого превышения заявленной пропускной способности с 01 часа 40 минут до 03 часов 00 минут УТЦ 18 июня;

3) регулирование потоков воздушного движения выполняется относительно всех эшелонов полета в секторе «Запад-1»;

4) перечень полетов, подпадающих под регулирование:

GFTSL (номер рейса GFTSL, выполняемый «TAG Aviation UK L.T.D.»); LFPG0015 (аэродром вылета Париж (Шарль-Де-Голь), расчетное время отправления 00 часов 15 минут УТЦ); UUEE (аэродром посадки Москва (Шереметьево)); DOF/120618 (дата выполнения полета 18 июня 2012 года); 15/OGUTA R800 KOLED FK (вносится изменение в поле типа 15 соответствующего плана полета, исправленный маршрут полета);

GFCFC (номер рейса GFCFC, выполняемый «Ocean Sky Aviation UK L.T.D.»); EDDB0025 (аэродром вылета Берлин (Шенефельд), расчетное время отправления 00 часов 25 минут УТЦ); UUDD (аэродром посадки Москва (Домодедово)); DOF/120618 (дата выполнения полета 18 июня 2012 года); 15/OGUTA R800 KOLED FK (вносится изменение в поле типа 15 соответствующего плана полета, исправленный маршрут полета);

5) процедура назначена Главным центром Единой системы;

6) контактная информация для связи (адрес канала АФТН, телефон);

7) примечаний нет.

4. SCN - сообщение об отмене регулирующих мер организации потоков воздушного движения (ANM) включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)	)

Пример сообщения SCN:

(SCN-DATA/1806

1. UUWV/GORXKIJ-4 32/60

2. PERIOD: 0040-0300

3. ESHELONY: WSE

4.ISPOLXZOWATX:

-DNV711-UNKL2125-UUDD-DOF/120617-ETO/MF0305

-TS0601-UNNT2230-UUDD-DOF/120617-ETD/UNNT2250

-AFL886-USTR0015-UUEE-DOF/120618-15/BANAM A303 AR R826 BEGMA A300 MF ITINA RW RUGEL BESTA

5. PROCEDURU NAZNACHAET: GC ES ORWD

6. AFTN/UUUWDDXX, TELEFON/+7(495)601-07-70

7. RMK: NET)

Содержание примера сообщения SCN: отменяется сообщение ANM на 18 июня.

5. RRP - сообщение с предложением изменения маршрута полета воздушного судна включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 7 Опознавательный индекс воздушного судна и режим и код ВОРЛ	-	Поле 13 Аэродром и время вылета	
	Поле 16 Аэродром назначения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)	-	Поле 22 Изменение	)

Пример N 1 сообщения RRP.

(RRP-TSO110-UUDD1000-USTR-DOF/120919 RMK/DEJSTWUET OPASNAIA ZONA UUD123

SOGLASNO NOTAM V9777/12-15/SF R480 CW RP R480 UW R301 KZN B481 INTEP)

Содержание примера N 1 RRP.

Сообщение касается изменения маршрута полета рейса TCO110 (номер рейса 110, выполняемый авиакомпанией «Трансаэро»); УУДД1000 (аэродром вылета Москва (Домодедово), расчетное время отправления 10 часов 00 минут (UTC); УСТР (аэродром посадки Тюмень (Рощино); DOF /120919 (дата выполнения полета 19 сентября 2012 года); РМК/ДЕЙСТВУЕТ ОПАСНАЯ ЗОНА УУД123 НОТАМ Ж9777/12 (действует опасная зона УУД123 согласно НОТАМ Ж9777/12); 15/СФ Р480 ЦВ РП Р480 УВ Р301 КЗН Б481 ИНТЕП (вносится изменение в поле типа 15 соответствующего плана полета, исправленный маршрут полета).

Пример N 2 сообщения RRP.

(RRP-GFTSL-UUEE1025-LFPG-DOF/120914 RMK/DANGEROUS AREA UUD123 ACT NOTAM V9777/12-15/AR BG R805 TU R805 SUPEK)

Содержание примера N 2 RRP.

Сообщение касается изменения маршрута полета рейса GFTSL (номер рейса GFTSL, выполняемый «TAG Aviation UK L.T.D.»); UUEE1025 (аэродром вылета Москва (Шереметьево), расчетное время отправления 10 часов 25 минут УТЦ); LFPG (аэродром посадки Париж (Шарль-Де-Голь)); DOF/120914 (дата выполнения полета 14 сентября 2012 года); RMK/DANGEROUS AREA UUD123 ACT NOTAM V9777/12 (действует опасная зона УУД123 согласно НОТАМ Ж9777/12); 15/AR BG R805 TU R805 SUPEK (вносится изменение в поле типа 15 соответствующего плана полета, исправленный маршрут полета).

6. SAM - сообщение о распределении слотов включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 7 Опознавательный индекс воздушного суд-на и режим и код ВОРЛ	-	Поле 13 Аэродром и время вылета	
	Поле 16 Аэродром назна-чения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)			)

Пример N 1 сообщения SAM.

(SAM-TSO110-UUDD1510-UWGG-DOF/120516 ETO/SF1545 RMK/PROPUSKNOJ SPOSOBNOSTXIU SEKTORA UUWV/GORXKIJ-2)

Содержание примера N 1 сообщения SAM.

Сообщение, касающееся назначения расчетного времени пролета ПОД; ТСО110 (номер рейса 110, выполняемый авиакомпанией «Трансаэро»); УУДД1510 (аэродром вылета Москва (Домодедово), расчетное время отправления 15 часов 10 минут УТЦ); УВГГ (аэродром посадки Нижний Новгород (Стригино)); ДОФ/120516 (дата выполнения полета 16 мая 2012 года); ЕТО/СФ1545 (назначенное расчетное время пролета ПОД Черусти в 15 часов 45 минут УТЦ); РМК/ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТЬЮ СЕКТОРА ГОРЬКИЙ-2 МРДЦ (по причине ожидаемого превышения пропускной способности сектора «Горький-2» Московского РДЦ).

Пример N 2 сообщения SAM.

(SAM-ABW259-USSS1030-EDDF-DOF/120917 ETD/USSS1050 RMK/MOSCOW ACC SECTOR GORKIY-4 CAPACITY)

Содержание примера N 2 сообщения SAM.

Сообщение, касающееся назначения расчетного времени вылета; ABW259 (номер рейса 259, выполняемый авиакомпанией «Эйр Бридж Карго»); USSS1030 (аэродром вылета Екатеринбург (Кольцово), расчетное время отправления 10 часов 30 минут УТЦ); EDDF (аэродром посадки Франкфурт-на-Майне); DOF/120917 (дата выполнения рейса 17 сентября 2012 года); ETD/USSS1050 (назначенное расчетное время вылета в 10 часов 50 минут УТЦ); RMK/MOSCOW ACC SECTOR GORKIY-4 CAPACITY (по причине ожидаемого превышения пропускной способности сектора ОВД «Горький-4» Московского РДЦ).

7. SLC - сообщение об отмене распределения слотов (SAM) включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 7 Опознавательный индекс воздушного судна и режим и код ВОРЛ	-	Поле 13 Аэродром и время вылета	
	Поле 16 Аэродром назначения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)			)

Пример сообщения SLC

(SLC-SVR506-UUWW1455-UWUU-DOF/120516)

Содержание примера сообщения SLC.

Сообщение, касающееся отмены ранее назначенных регулирующих мер организации потоков воздушного движения (SAM); СЖР506 (номер рейса 506, выполняемый авиакомпанией «Уральские авиалинии»); УУВВ1455 (аэродром вылета Москва (Внуково), расчетное время отправления 14 часов 55 минут УТЦ); УВУУ (аэродром посадки Уфа); DOF /120516 (дата выполнения полета 16 мая 2012 года).

8. SLT - сообщение о назначении расчетного времени посадки на аэродроме включает в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 7 Опознавательный индекс воздушного судна и режим и код ВОРЛ	-	Поле 13 Аэродром и время вылета	
	Поле 16 Аэродром назначения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)	)		

Пример сообщения SLT.

(SLT-UTA479-UWGG1800-UUDD-DOF/120917 ETA/UUDD2000 RMK/ PROPUSKNOJ
SPOSOBNOSTXIU WPP UUDD)

Содержание примера сообщения SLT.

Сообщение, касающееся назначения расчетного времени посадки; УТА479 (номер рейса 479, выполняемый авиакомпанией «ЮТэйр»); УВГГ1800 (аэродром вылета Нижний Новгород (Стригино), расчетное время отправления 18 часов 00 минут УТЦ); УУДД (аэродром посадки Москва (Домодедово)); ДОФ/120917 (дата выполнения полета 17 сентября 2012 года); ЕТА/УУДД2000 (назначенное расчетное время посадки на аэродроме Москва (Домодедово) в 20 часов 00 минут УТЦ); РМК/ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТЬЮ ВПП УУДД (по причине ожидаемого превышения пропускной способности ВПП аэродрома посадки Москва (Домодедово)).

9. CSL - сообщение об отмене назначенного расчетного времени посадки (SLT) включают в себя:

(	Поле 3 Тип сообщения	-	Поле 7 Опознавательный индекс воздушного судна и режим и код ВОРЛ	-	Поле 13 Аэродром и время вылета	
	Поле 16 Аэродром назначения	-	Поле 18 Прочая информация (при необходимости можно использовать несколько строчек)	)		

Пример сообщения CSL.

(CSL-SVR506-UUWW1455-UWUU-DOF/120516)

Содержание примера сообщения CSL.

Сообщение касается отмены ранее назначенного расчетного времени посадки (SLT); СЖР506 (номер рейса 506, выполняемый авиакомпанией «Уральские авиалинии»); УУВВ1455 (аэродром вылета Москва (Внуково), расчетное время отправления 14 часов 55 минут УТЦ); УВУУ (аэродром посадки Уфа); ДОФ/120516 (дата выполнения полета 16 мая 2012 года).

ДЛЯ ЗАМЕТОК

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОТДЕЛЕНИЯ

Московское городское региональное отделение
Тюрин Владимир Владимирович
125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, кор. 9, 3-й подъезд, оф.609 mail@aopa.ru
Тел. +7 (495) 926 70 38

Московское областное региональное отделение
Шаповалов Дмитрий Александрович
г.Москва, 2-я Фрезерная ул., д.3А sla-2008@mail.ru
Тел. +7 (903) 969 03 14

Санкт-Петербургское городское региональное отделение
Федоров Олег Юрьевич
аэр. Гостилицы, su_26@mail.ru
Тел. +7(911) 910 63 94

Ленинградское областное региональное отделение
Стрюковатый Олег Анатольевич
Ленинградская обл., Киришский р-н, 11км Ю-З г.Кириши, аэродром Кусино, skyway.spb@gmail.com
Тел. +7 (921) 966 15 18

Хабаровское краевое региональное отделение
Долженко Сергей Сергеевич
г. Хабаровск, Производственный переулок, 12, dolge@mail.ru
Тел. +7 (924) 300 30 00

Татарское республиканское региональное отделение
Ханафиев Василь Айдарович
420138, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Ю. Фучика, д. 78 офис 2, pvp-ppp@mail.ru
Аэродром «Куркачи»
Тел. +7 (927) 246 30 49, факс. +7 (843) 275 09 22

Региональное отделение Республики Башкортостан
Минигулов Сергей Георгиевич
г.Уфа, ул. Летчиков, д.2/3, avia-ufa@mail.ru
Тел. +7 (347) 298 26 44, факс. +7 (347) 271 23 78

Краснодарское региональное отделение
Мноян Семен Арутюнович
Краснодарский край, Динской р-он, Аэродром Белевцы
Почтовый адрес: 350012, г. Краснодар 2-е отд. с/за «Солнечный», 16, donsimon@bk.ru
Тел. +7 (861) 222 58 69, +7 (918) 462 06 59

Новгородское региональное отделение
Пегов Дмитрий Владимирович
Новгородская область, Чудовский район, ст. Волхов Мост, улица Школьная, дом 6
dimaspeg@rambler.ru
Тел. +7 (921) 404 12 12

Мурманское региональное отделение
Кришкевич Виталий Игоревич
184250, Мурманская область, г.Кировск, ул. Хибиногорская, д.29, кв.44, V_Krishkevich@mail.ru
Тел. +7 (960) 023 00 50

Ставропольское краевое региональное отделение
Теплых Сергей Александрович, s.teplykh@gmail.com
Тел. +7 (928) 363 81 00

Новосибирское областное региональное отделение
Кобзев Олег Владимирович
г.Новосибирск, ул. Аэропорт 2/3 корп.2 , оф. 17, a-54@ngs.ru
Тел. +7 (923) 243 99 99

Пермское краевое региональное отделение
Гилей Александр Михайлович
gileyam@yandex.ru
Тел. +7 (912) 780 00 36

Тюменское областное региональное отделение
Зобнин Андрей Вячеславович
625023, Россия, Тюмень, ул. Харьковская, д. 77, оф. 608, boeing@mail.ru
Тел. +7 (922) 268 22 08

Омское областное региональное отделение
Круглов Сергей Фёдорович
644033 Омск ул. Волховстроя 94 офис 7, r8mc@mail.ru
Тел. +7 (913) 988 52 33

Чувашское краевое региональное отделение
Фёдоров Алексей Вячеславович
ippolit-741@yandex.ru
Тел. +7 (967) 474 77 60

Ростовское областное региональное отделение
Меркулов Максим Анатольевич
Ростовская обл., Волгодонской р-н., х.Потапов, ул. Комсомольская, Аэродромный комплекс «Аэромакс» посадочная полоса «Потапов», pilot-m@list.ru, potapov-pilot@list.ru
Тел. +7 (928) 171 53 83, +7 (938) 162 90 07

Самарское областное региональное отделение
Алафинов Сергей Вячеславович
446370, Россия, Самарская обл., Красноярский район, с. Красный Яр, А/Я 17
119435, Россия Москва, Большой Саввинский переулок, 17
aerovolga@gmail.com
Тел. +7 (927) 294 29 61

Место
для наклеивания
фотографии

АОПА РОССИЯ

ЗАЯВЛЕНИЕ

Я желаю стать членом Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев ВС (РАОПА).

ФИО (на русском)	
Фамилия и имя латинскими буквами (как в заграничном паспорте)	
Дата рождения	
Почтовый адрес для корреспонденции	
Телефон	
E-mail	

Прошу принять меня в члены РАОПА на:

☐ один год ☐ три года ☐ пожизненно

Размер членского взноса для физических лиц: *1 год - 5 000 руб., 3 года - 10 000 руб., пожизненно - 50 000 руб.*

К Заявлению прикладываю: копию паспорта (первая страница с фотографией), фото 3х4.

Скидки и льготные членские взносы для физических лиц:

- *Стоимость членского взноса 500 руб. сроком на 1 год - учащимся (студенты и курсанты) средних и высших учебных заведений очных форм обучения.*
- *Скидка 50%: пенсионеры, инвалиды всех групп и при предоставлении документов подтверждающих статус малоимущего из социальных органов.*
- *Скидка 50%: при оформлении группового членства (5 или более человек вступают или продляют членство единовременно, при оформлении группового заявления).*

☐☐ Согласие на обработку персональных данных: *Подписывая данное заявление, в соответствии со ст.9 закона № 152-ФЗ от 27.07.2016, я даю согласие на использование, хранение, сбор, систематизацию и передачу своих персональных данных, а также осуществление любых иных действий, предусмотренных действующим законодательством. До моего сведения доведено, что РАОПА гарантирует обработку моих персональных данных в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации. Срок действия данного согласия не ограничен. Согласие может быть отозвано в любой момент по моему письменному заявлению. Подтверждаю, что давая согласие я действую без принуждения, по собственной воле и в своих интересах.*

☐☐ Согласие на получение информации от РАОПА: *Подписывая данное заявление, я соглашаюсь на получение от РАОПА по электронной почте информации о важных событиях в области авиации общего назначения.*

Дата _____ Подпись_____

АОПА РОССИЯ

125167, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, кор. 9,
4-й подъезд, офис №609

Тел: +7 495 926 7038
Факс +7 495 989 2012
Web: www.aopa.ru
E-mail: mail@aopa.ru

Отпечатано по заказу АОПА-Россия
Заказ 01/05/2019. Тираж 500 экз.