

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ПО АВИАЦИИ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
1 июня 2004 г. № 7/30

**Об утверждении Авиационных правил полетов в
воздушном пространстве Республики Беларусь**

Изменения и дополнения:

Постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 27 января 2009 г. № 13/7 (зарегистрировано в Национальном реестре - № 8/20454 от 03.02.2009 г.) <W20920454>

На основании статьи 63 Воздушного кодекса Республики Беларусь и в целях установления единого порядка выполнения полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь Государственный комитет по авиации Республики Беларусь и Министерство обороны Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Утвердить прилагаемые Авиационные правила полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь.

2. Не применять Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР, введенные в действие приказом главнокомандующего военно-воздушными силами от 3 июля 1985 г. № 161.

3. Настоящее постановление вступает в силу с 1 июля 2004 г.

**Председатель Государственного
комитета по авиации
Республики Беларусь
Ф.Ф.Иванов**

**Министр обороны
Республики Беларусь
генерал-полковник
Л.С.Мальцев**

СОГЛАСОВАНО
Министр
по чрезвычайным ситуациям
Республики Беларусь
В.П.Астапов
04.02.2004

СОГЛАСОВАНО
Председатель
Государственного комитета
пограничных войск
Республики Беларусь
А.А.Павловский
14.02.2004

СОГЛАСОВАНО
Председатель центрального
совета Республиканского
государственно-общественного
объединения «Добровольное
общество содействия армии,
авиации и флоту
Республики Беларусь»
В.И.Пацков
18.02.2004

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Государственного комитета по
авиации Республики Беларусь
и Министерства обороны
Республики Беларусь
01.06.2004 № 7/30

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Авиационные правила полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь (далее – Правила) разработаны на основании Воздушного кодекса Республики Беларусь и в соответствии с Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2006 г. № 1471 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2006 г., № 190, 5/24224), стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО).

2. Настоящие Правила устанавливают общий порядок выполнения полетов воздушными судами (далее – ВС) гражданской и государственной авиации в воздушном пространстве Республики Беларусь. Полеты автоматических аэростатов выполняются по правилам, которые устанавливает Министерство обороны Республики Беларусь (далее – Министерство обороны).

3. Настоящие Правила распространяются на все ВС, выполняющие полеты в воздушном пространстве Республики Беларусь, и ВС Республики Беларусь, выполняющие полеты в воздушном пространстве других государств, если их положения не противоречат правилам полетов, установленным в этих государствах.

4. Настоящие Правила обязательны для руководства и исполнения всеми физическими и юридическими лицами, эксплуатирующими ВС, осуществляющими обслуживание воздушного движения (управление полетами).

5. В случае установления факта нарушения Правил должностные лица обязаны немедленно принять меры по пресечению нарушения.

6. Нарушение требований настоящих Правил влечет за собой ответственность, установленную законодательством Республики Беларусь.

7. Для целей настоящих Правил применяются следующие основные термины и их определения:

аварийная стадия – стадия неопределенности, тревоги или стадия бедствия в зависимости от обстоятельств;

авиамоделю – малоразмерный летательный аппарат тяжелее воздуха, с двигателем или без него, не способный поднять человека, который используется для спортивных соревнований или развлечения, но не для коммерческих, научно-исследовательских или военных целей;

авиационные работы – работы, выполняемые с использованием полетов ВС в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей;

аэродром – земельный или водный участок, специально подготовленный и оборудованный для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания ВС;

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 1000 м и более над уровнем моря;

аэродром запасной – аэродром, предназначенный для посадки ВС в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета;

аэродром назначения – аэродром, на котором посадка ВС предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

аэродромное движение – все движение по рабочей площади аэродрома, а также полеты ВС в районе аэродрома;

аэродромное диспетчерское обслуживание – диспетчерское обслуживание аэродромного движения;

аэронавигационная информация – сведения, касающиеся характеристик и фактического состояния аэродромов, аэроузлов, элементов структуры воздушного пространства и средств радиотехнического обеспечения (далее – РТО), необходимые для организации и выполнения полетов;

аэростат – летательный аппарат легче воздуха, не приводимый в движение силовой установкой. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

аэроузел – близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов с которых требуют специального согласования и координации;

бедствие – состояние, при котором ВС и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь;

безопасная высота полета – высота полета, исключая столкновение ВС с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

беспилотный летательный аппарат (далее – БЛА) – летательный аппарат тяжелее воздуха без экипажа на его борту, за исключением авиамodelей;

болтанка – беспорядочные перемещения ВС, возникающие при полете в условиях турбулентности атмосферы (болтанка считается слабой, когда прирост перегрузки достигает не более $\pm 0,5$ единицы; умеренной – до $\pm 1,0$ единицы; сильной – $\pm 1,0$ единицы и более, а при посадке: умеренной – $\pm 0,3-0,4$ единицы; сильной – более $\pm 0,4$ единицы);

взлет – этап полета с момента начала ускоренного движения ВС 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 ВС;

взлет аэростата – движение аэростата в воздухе, при котором происходит увеличение высоты его полета;

взлетно-посадочная полоса (далее – ВПП) – часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки ВС;

видимость (дальность видимости) – максимальное расстояние, с которого видны и опознаются объекты;

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП) – максимальное расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры. За видимость на ВПП ночью принимается видимость световых ориентиров;

видимость полетная – видимость из кабины ВС в полете;

визуальные метеорологические условия (далее – ВМУ) – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам визуальных полетов (далее – ПВП);

визуальный заход на посадку – заход на посадку, когда пространственное положение ВС и его местонахождение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение ВС 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;

воздушная трасса (далее – ВТ) – ограниченный по высоте и ширине коридор в воздушном пространстве, предназначенный для полетов ВС и оборудованный средствами управления, контроля и радионавигации;

воздушное движение – движение ВС, находящихся в полете и на площади маневрирования аэродрома;

высота абсолютная – расстояние по вертикали от среднего уровня моря до уровня, точки или объекта, принятого за точку;

высота истинная – высота, определяемая от точки на земной (водной) поверхности, расположенной непосредственно под объектом измерения, до этого объекта;

высота относительная – расстояние по вертикали от указанного исходного уровня до уровня, точки или объекта, принятого за точку;

высота рельефа – абсолютная высота рельефа местности;

высота полета – расстояние по вертикали от определенного уровня до ВС;

высота нижней границы облаков – расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков;

высота перехода – установленная высота для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе заданного эшелона;

высота принятия решения (далее – ВПР) – 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 ВС не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение ВС в пространстве или параметры его движения не обеспечивают безопасность посадки;

граница действия разрешения – рубеж (пункт), до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное на выполнение полета;

давление на аэродроме – атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП;

давление атмосферное стандартное – установленное значение давления 1013,25 гектопаскаля (760 миллиметров ртутного столба или 1013,25 миллибара);

дельтадром (парадром) – участок земной поверхности со склоном, подготовленный и маркированный для размещения, взлета и посадки дельтапланов (парапланов);

демонстрационный полет – полет с целью показа возможностей ВС, летного мастерства (показ авиатехники, авиационный парад и т.п.);

дирижабль – летательный аппарат легче воздуха, приводимый в движение силовой установкой;

заявка на полет – документ установленного образца (план полета, предварительный план полета, повторяющийся план полета и др.), содержащий необходимые данные для обеспечения и выполнения полета;

запас высоты над препятствием – минимальное расстояние по вертикали от ВС до горизонтальной поверхности, проходящей через наивысшую точку препятствия, учитываемого в установленных границах;

зона аэродромная (пилотажная) – часть воздушного пространства установленных размеров для выполнения полетных заданий;

зона взлета и посадки – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой ВС выполняет маневрирование при взлете и заходе на посадку;

зона временного ограничения полетов – часть воздушного пространства ограниченных размеров, которую устанавливает оперативный орган Единой системы организации воздушного движения (далее – ЕС ОрВД) для организации использования воздушного пространства, требующей временного резервирования воздушного пространства, ввода кратковременных ограничений или в целях проведения поисковых и аварийно-спасательных работ на срок не более 24 часов в порядке, определяемом Инструкцией по использованию воздушного пространства Минского района полетной информации, утвержденной постановлением Министерства обороны Республики Беларусь

от 8 января 2004 г. № 1 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2004 г., № 26, 8/10534) (далее – Минский РПИ);

зона запретная – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой использование воздушного пространства без специального разрешения запрещено;

зона ограничения – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой использование воздушного пространства ограничено определенными условиями;

зона ожидания – часть воздушного пространства установленных размеров, расположенная, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла) и предназначенная для ожидания ВС своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому;

зона опасная – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой в определенный период может осуществляться деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов ВС;

зона (коридор) специальная – часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, полетов на малых и предельно малых высотах, пусков ракет, воздушных стрельб и других специальных полетов;

зональная навигация (далее – ЗНАВ) – метод навигации, позволяющий ВС выполнять полет по любой траектории в пределах действия радиомаячных навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями специальных автономных средств или их комбинации;

командир воздушного судна (далее – командир ВС) – лицо, имеющее в предусмотренных законодательством Республики Беларусь случаях сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления ВС определенного типа;

контрольная точка аэродрома (далее – КТА) – точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат;

круг полетов – установленный маршрут (схема) в районе аэродрома, по которому или по части которого выполняются набор высоты после взлета, заход на посадку, ожидание посадки, полет над аэродромом или выход ВС за пределы аэродрома;

маршрут зональной навигации (далее – маршрут ЗНАВ) – маршрут обслуживания воздушного движения (далее – ОВД), установленный для полетов ВС, которые могут применять ЗНАВ;

местная воздушная линия (далее – МВЛ) – ограниченный по высоте и ширине коридор в воздушном пространстве, предназначенный для полетов ВС на высотах ниже нижнего эшелона и обеспеченный ОВД;

местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с абсолютной высотой рельефа 1000 м и более;

местность холмистая – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями рельефа от 200 до 500 м в радиусе 25 км;

местность равнинная – местность с относительными превышениями рельефа менее 200 м в радиусе 25 км;

метеорологическая информация – сведения, сообщения о фактической и прогнозируемой погоде, поступающие от органов метеорологической службы, экипажей ВС и органов ОВД (управления полетами);

минимальная высота снижения (далее – МВС) – высота, установленная для неточного захода на посадку, ниже которой снижение не может проводиться без необходимого визуального контакта с ориентирами;

неточный заход на посадку – заход на посадку по приборам без навигационного наведения по глиссаде, формируемой с помощью электронных средств;

обледенение – отложение льда на различных частях ВС (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);

опасное сближение – не предусмотренное заданием на полет сближение ВС между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее половины установленных Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 26 декабря 2001 г. № 11/36;

оператор БЛА – лицо, имеющее в предусмотренных законодательством Республики Беларусь случаях сертификат (свидетельство) для самостоятельного управления БЛА;

переходный слой – воздушное пространство между высотой перехода и эшелонном переходе;

перрон – определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения ВС в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

передача блиндром – передача с одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя связь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу;

перемещение – движение вертолета над земной поверхностью в пределах диапазона высот, позволяющего использовать эффект земли, и на скоростях, принятых для руления;

пилотаж – преднамеренно выполняемые ВС маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета;

план полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета ВС, представляемые органам ОВД;

плановая таблица полетов – документ установленного образца, определяющий порядок выполнения полетов, характер заданий экипажам (операторам БЛА) и очередность их выполнения. Плановая таблица полетов применяется при полетах государственной авиации;

площадь маневрирования – часть аэродрома, исключая перрон, стоянки, площадки специального назначения, предназначенная для взлета, посадки и руления ВС;

полет – движение ВС с начала взлета до окончания посадки;

полет визуальный – полет, когда пространственное положение ВС и его местоположение экипаж определяет визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений;

полет по приборам – полет, когда пространственное положение ВС, его местоположение, а также положение относительно других материальных объектов и сооружений экипаж определяет по приборам;

полетный лист (задание на полет) – документ установленной формы, разрешающий командиру ВС выполнение полета. Полеты по утвержденной плановой таблице могут выполняться без полетных листов;

порог ВПП – начало участка ВПП, который может быть использован для приземления ВС;

посадка – этап полета от момента замедленного движения ВС с высоты начала выравнивания (начала торможения при вертикальной посадке) до момента касания земной, водной или иной поверхности и окончания пробега (дресселирования двигателя после приземления при вертикальной посадке);

посадочная площадка – земельный участок или специально подготовленная искусственная площадка, пригодные для взлета и посадки ВС;

потеря ориентировки – обстановка, при которой экипаж ВС не знает и не может определить свое местоположение с точностью, необходимой для продолжения дальнейшего полета в целях выполнения полетного задания;

правила визуальных полетов – порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих экипажу ВС определить местоположение и пространственное положение ВС по наземным ориентирам и естественному горизонту, визуально выдерживать установленные интервалы между ВС, а также между ВС и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности;

правила полетов по приборам (далее – ППП) – порядок выполнения полетов в условиях, при которых местоположение и пространственное положение ВС определяются по пилотажным и навигационным приборам;

превышение аэродрома – абсолютная высота наивысшей точки главной (оборудованной) ВПП;

предпосадочная прямая – установленная траектория движения ВС на заключительном этапе схемы захода на посадку после выхода на посадочный курс и до точки приземления;

препятствие – все неподвижные и подвижные объекты или части их, которые размещены в зоне, предназначенной для движения ВС по поверхности, или которые возвышаются над определенной поверхностью, предназначенной для обеспечения безопасности ВС в полете;

приборные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по ППП;

рабочая площадь аэродрома – часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления ВС, состоящая из площади маневрирования, перронов, стоянок, площадок специального назначения;

радиолокационное наведение (векторение) – обеспечение навигационного наведения ВС посредством указания определенных курсов на основе использования данных радиолокатора;

расчетное время прилета (прибытия) – расчетное время (момент) выхода ВС на аэродромное навигационное средство, а при его отсутствии – на центр ВПП (КТА), посадочную площадку;

район аэродрома – часть воздушного пространства над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в вертикальной и горизонтальной плоскостях;

район аэроузла – часть воздушного пространства ограниченных размеров в горизонтальной и вертикальной плоскостях, устанавливаемая, как правило, по общей границе двух и более близко расположенных районов аэродромов, выполнение полетов с которых требует специального согласования и координирования;

район авиационных работ – часть воздушного пространства, в пределах которого по установленным планам и графикам выполняются авиационные работы;

район поисково-спасательных работ – участок земной и/или водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которых проводятся поисково-спасательные работы;

район полетной информации (далее – РПИ) – часть воздушного пространства установленных размеров, в пределах которого осуществляются ОВД и аварийное оповещение;

район полярный – часть земного шара, прилегающая к северному и южному географическим полюсам, ограниченная полярными кругами;

режим полета – параметры полета ВС;

рубеж ухода (возврата) – рубеж, рассчитанный так, чтобы в случае ухода с него на запасной аэродром количество топлива на борту ВС к расчетному времени прилета (прибытия) было не менее минимально установленного;

рубеж передачи управления – рубеж, установленный на маршруте руления или на траектории полета ВС, на котором управление движением данного ВС передается от одного органа ОВД (управления полетами) другому;

руление – движение ВС по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки;

сверхлегкие летательные аппараты (далее – СЛА) – летательные аппараты, имеющие максимальную взлетную массу не более 750 кг. СЛА подразделяются на безмоторные (дельтапланы, парапланы и т.п.) и моторные (мотодельтапланы, мотопарапланы, автожиры и т.п.);

склонные полеты – планирующие полеты СЛА с огибанием рельефа склона ниже уровня стартовой (взлетной) площадки;

старт аэростата – начальный этап взлета аэростата, при котором происходит его освобождение от механической связи с землей или транспортным средством;

точный заход на посадку – заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глиссаде, формируемым с помощью электронных средств;

чрезвычайная ситуация – обстановка, сложившаяся в результате аварии, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые привели или могут повлечь за собой человеческие жертвы, вред здоровью людей или окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей;

эшелонирование – вертикальное, продольное или боковое рассредоточение ВС в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения;

эшелонирование вертикальное – рассредоточение ВС по высоте на установленные интервалы;

эшелонирование продольное – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

эшелонирование боковое – рассредоточение ВС на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

эшелон полета – установленная высота полета ВС относительно изобарической поверхности, соответствующей стандартному давлению;

эшелон нижний (безопасный) – ближайший к безопасной высоте полета рассчитанный и установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

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.

ГЛАВА 2 ВИДЫ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

8. Полеты ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь подразделяются:

8.1. по правилам выполнения на:

полеты по ПВП;

полеты по ППП;

8.2. по использованию элементов структуры воздушного пространства на:

аэродромные – полеты, выполняемые в районе аэродрома и при необходимости в дополнительно выделенном воздушном пространстве под непосредственным управлением органа ОВД (управления полетами) аэродрома;

трассовые – полеты, выполняемые по маршрутам ЗНАВ, ВТ и МВЛ;

маршрутные – полеты, выполняемые по маршрутам вне маршрутов ЗНАВ, ВТ и МВЛ;

маршрутно-трассовые – полеты, выполняемые по маршрутам ЗНАВ, ВТ, МВЛ и вне их в одном полете;

другие полеты, выполняемые в специально установленных зонах и районах;

8.3. по метеорологическим условиям выполнения:

в визуальных метеорологических условиях;

в приборных метеорологических условиях;

8.4. по количеству ВС на:

одиночные полеты;

групповые полеты;

8.5. 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;

8.6. 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;

8.7. по высоте выполнения на:

предельно малых высотах – от 0 до 200 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

малых высотах – от 201 до 1000 м включительно над рельефом местности или водной поверхностью;

средних высотах – от 1001 до 4000 м включительно;

больших высотах – от 4001 до 12 000 м (до тропопаузы) включительно;

в стратосфере – выше 12 000 м (выше тропопаузы).

Другие виды полетов определяются правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

ГЛАВА 3

КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

9. В воздушном пространстве Республики Беларусь в зависимости от правил выполнения полетов и вида обслуживания (управления) воздушным движением устанавливается Общее или Операционное воздушное движение.

Общее воздушное движение (GAT) – полеты, выполняемые в соответствии с правилами и положениями ИКАО и/или в соответствии с национальными правилами и процедурами, применяемыми в гражданской авиации.

Операционное воздушное движение (OAT) – полеты, при выполнении которых не соблюдаются положения, установленные для Общего воздушного движения, и для которых правила и процедуры определяют соответствующие полномочные органы Министерства обороны либо иные республиканские органы государственного управления Республики Беларусь.

10. Обслуживание воздушного движения ВС, выполняющих полеты в соответствии с правилами и положениями, установленными для Общего воздушного движения, сведено к двум видам: контролируруемому и неконтролируемому.

Контролируемое ОВД осуществляется в воздушном пространстве, в пределах которого осуществляется диспетчерское ОВД по ППП и ПВП в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Неконтролируемое ОВД осуществляется в воздушном пространстве, в пределах которого осуществляется полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение воздушного движения в соответствии с классификацией воздушного пространства.

11. Воздушное пространство в зависимости от степени контроля со стороны органов ОВД разбито на классы от «А» до «Е». Воздушное пространство с наивысшей степенью контроля соответствует классу «А», а с наименьшей – классу «Е».

Воздушное пространство Республики Беларусь, в котором выполняются полеты в соответствии с правилами и положениями, установленными для Общего воздушного движения, классифицируется в соответствии со схемой согласно приложению 1 и обозначается следующим образом:

класс С: разрешаются полеты по ППП и ПВП. Все ВС подлежат диспетчерскому обслуживанию, а ВС, выполняющие полет по ППП, эшелонируются относительно других ВС, выполняющих полет по ППП и ПВП. ВС, выполняющие полет по ПВП, эшелонируются относительно ВС, выполняющих полет по ППП, и получают информацию о движении относительно других ВС, следующих по ПВП;

класс Е: разрешаются полеты по ППП и ПВП. ВС, выполняющие полет по ППП, подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются относительно других ВС, выполняющих полет по ППП. Все ВС получают, по мере возможности, информацию о движении.

Классификации подлежат следующее воздушное пространство Республики Беларусь:

- верхний район полетной информации (UIR);
- нижнее воздушное пространство (Open FIR);
- верхнее контролируемое воздушное пространство (UTA);
- нижнее контролируемое воздушное пространство (СТА);
- районы гражданских аэродромов и аэроузлов Республики Беларусь (ТМА);
- зоны взлета и посадки (CTR);
- районы авиационных работ, осуществляемых под контролем органа ОВД (АТЗ).

12. Часть воздушного пространства Республики Беларусь (районы аэродромов, зоны ограничений, опасные зоны, маршруты) в период осуществления в ней полетов государственной авиации является неклассифицированным воздушным пространством.

ГЛАВА 4 ВИДЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

13. В зависимости от вида и интенсивности воздушного движения, типа ВС, полетного задания, физико-географического расположения, класса воздушного пространства, правил полетов и наличия соответствующих технических средств контроля в воздушном пространстве применяются:

диспетчерское обслуживание, которое подразделяется на районное диспетчерское обслуживание, диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание;

- полетно-информационное обслуживание;
- аварийное оповещение;

13.1. диспетчерское обслуживание предусматривает:

- предупреждение столкновений между ВС и между ВС и наземными препятствиями во время полета и на площади маневрирования аэродрома;
- обеспечение и поддержание порядка воздушного движения в соответствии с настоящими Правилами;
- управление потоком ВС с целью достижения наибольшей пропускной способности;

13.2. полетно-информационное обслуживание предусматривает предоставление следующих информации и консультаций, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного воздушного движения:

метеоинформации перед вылетом и в полете;
данных о состоянии аэродромов;
информации о состоянии технических средств воздушной навигации и ОВД;
информации об известных ВС, полет которых может создать угрозу столкновения с информируемым ВС;

13.3. аварийное оповещение предусматривает уведомление соответствующих органов о ВС, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание этим органам необходимого содействия.

ГЛАВА 5

МИНИМУМЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ

14. Минимумы выполнения полетов устанавливаются для аэродрома, ВС, командира ВС, вида авиационных работ.

Основными параметрами при установлении минимумов выполнения полетов являются ВПР (МВС), высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, видимость, скорость ветра.

15. Минимум аэродрома для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП (видимости) и при необходимости по высоте нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на ВС данной категории.

Минимум аэродрома для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП (видимости) и ВПР (МВС), при которых разрешается выполнять посадку на ВС данной категории.

Минимум ВС для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП (видимости), позволяющему безопасно выполнять взлет на ВС данного типа.

Минимум ВС для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП (видимости) и ВПР (МВС), позволяющим безопасно выполнять посадку на ВС данного типа.

Минимум командира ВС для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП (видимости) и при необходимости по высоте нижней границы облаков, при которых командиру ВС разрешается выполнять взлет на ВС данного типа.

Минимум командира ВС для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП (видимости) и ВПР (МВС), при которых командиру ВС разрешается выполнять посадку на ВС данного типа.

Минимум командира ВС для полетов под облаками по ПВП устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру ВС разрешается выполнять визуальные полеты на ВС данного типа.

Командиру ВС 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.

16. Минимумы аэродромов для взлета и посадки ВС рассчитываются в соответствии с методикой определения минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС.

17. В каждом конкретном случае минимумы для взлета и посадки определяются, исходя из минимумов аэродрома, ВС, командира ВС, по наивысшему из них.

ГЛАВА 6 БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНЫ) ПОЛЕТА

18. Для обеспечения безопасности полетов ВС определяются:
безопасная высота круга полетов над аэродромом (при его наличии);
безопасная высота в районе аэродрома;
безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона;
нижний (безопасный) эшелон в воздушном пространстве Республики Беларусь.

Расчет безопасных высот (эшелонов) полета производится согласно приложению 2.

19. Безопасная высота круга полетов над аэродромом определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета ВС 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.

20. Безопасная высота полета в районе аэродрома, за исключением круга полетов, определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета ВС над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) была не менее 300 м.

Если разница в высотах препятствий в указанном районе не более 100 м, то устанавливается единая безопасная высота. При большей разнице определяются секторы (не более 4 секторов) и безопасная высота полета устанавливается для каждого сектора. Границы секторов (кратные 5 градусам) 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.

21. Безопасная высота полета ниже нижнего (безопасного) эшелона устанавливается с таким расчетом, чтобы истинная высота полета (запас высоты над препятствием) составляла:

на скоростях 300 км/ч и менее – 100 м;

на скоростях более 300 км/ч – 200 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 правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

22. Нижний (безопасный) эшелон полета в воздушном пространстве Республики Беларусь соответствует эшелону перехода и установлен 1500 м (FL50), при давлении ниже 733 миллиметров ртутного столба нижний безопасный эшелон составляет 1850 м (FL60).

ГЛАВА 7 ОПРЕДЕЛЕНИЕ, ВЫДЕРЖИВАНИЕ И ИЗМЕНЕНИЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНА) ПОЛЕТА. ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ВЫСОТОМЕРОВ

23. Полет выполняется на высоте (эшелоне) с учетом уровня подготовки экипажа, летно-технических характеристик и оборудования ВС, препятствий на местности, а также воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

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

25. Изменение высоты (эшелонов) полета допускается с разрешения органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного ВС.

26. Полеты в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются относительно изобарической поверхности:

соответствующей давлению аэродрома (при полетах в районе аэродрома от уровня аэродрома до высоты перехода);

соответствующей единому для маршрута (района) полета минимальному давлению, приведенному к уровню моря (при полетах вне районов аэродромов на высотах ниже минимального безопасного эшелона);

соответствующей стандартному давлению (при полетах от минимального безопасного эшелона (эшелона перехода) и выше;

по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, – на аэродромах, открытых для международных полетов, и горных аэродромах (по запросу экипажа).

В заявках на полет, 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.

27. Для единой системы перехода на отсчет высоты (эшелона) полета в воздушном пространстве Республики Беларусь устанавливаются:

высота перехода – 900 м, которая выдерживается по давлению аэродрома при полетах в районе аэродрома и по минимальному давлению, приведенному к уровню моря, – в остальном воздушном пространстве;

эшелон перехода FL50 (1500 м), а при атмосферном давлении ниже 733 миллиметров ртутного столба эшелон перехода FL60 (1850 м).

28. Полеты ВС 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.

29. Порядок использования барометрических высотомеров при выполнении полетов устанавливается соответствующими правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) ВС данного типа.

30. После взлета в процессе набора высоты для полета на эшелоне перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме (давления на аэродроме, приведенного к уровню моря) на стандартное давление осуществляется при пересечении высоты перехода.

31. В процессе снижения для захода на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление на аэродроме (давление на аэродроме, приведенное к уровню моря) осуществляется при пересечении эшелона перехода.

32. Для полета по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное давление, приведенное к уровню моря, осуществляется 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 осуществляется при пересечении установленного в районе аэродрома рубежа (круг полетов, зона взлета и посадки) по указанию органа ОВД (управления полетами) аэродрома.

33. При наборе заданного эшелона полета ВС, выполнявшим полет по маршруту ниже нижнего (безопасного) эшелона, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к уровню моря, на стандартное давление осуществляется на высоте перехода.

34. При снижении ВС 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, осуществляется на эшелоне перехода. Значение минимального давления, приведенного к уровню моря (давления на аэродроме), экипажу ВС сообщает орган ОВД (управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного ВС.

35. На ВС с одним барометрическим высотомером:

при полете на эшелоне с посадкой на аэродроме вылета заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на нулевое положение перед взлетом (по давлению на аэродроме). В этом случае высоту полета, соответствующую заданному эшелону полета, рассчитывает старший штурман войсковой части (дежурный штурман) согласно приложению 2 и она доводится до органа ОВД (управления полетами) и экипажей ВС;

при полете на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона заданная высота полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному перед взлетом на нулевое положение (по давлению на аэродроме). В этом случае высоту полета, соответствующую высоте полета по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, рассчитывает старший штурман войсковой части (дежурный штурман) согласно приложению 2 и она доводится до органа ОВД (управления полетами) и экипажей ВС;

при полете на эшелоне по маршруту с посадкой на другом аэродроме заданный эшелон полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному на стандартное давление. В этом случае перевод шкалы барометрического высотомера осуществляется при пересечении высоты перехода.

ГЛАВА 8 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

36. Полеты ВС в воздушном пространстве Республики Беларусь выполняются с соблюдением минимальных интервалов вертикального, продольного и бокового эшелонирования, установленных Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 26 декабря 2001 г. № 11/36.

37. Очередность взлета ВС определяется плановой таблицей полетов или суточным планом полетов.

38. Экипаж ВС (оператор БЛА) обязан выполнять полет (управлять БЛА) в соответствии с полетным заданием в пределах установленных границ используемых элементов структуры воздушного пространства, выдерживать заданный режим полета, постоянно знать местонахождение своего ВС.

Лицам, находящимся на ВС в качестве пассажиров, в том числе лицам, в распоряжение которых оно выделено, запрещается вмешиваться в действия экипажа и требовать от него изменения утвержденного полетного задания и порядка выполнения полета.

Полетное задание может быть изменено только решением должностного лица, подписавшего полетный лист (задание на полет), или его прямого начальника.

39. Полеты и перелеты экипажей ВС без документов аэронавигационной информации (выписок из них), а также если в эти документы не внесены поправки запрещаются.

40. При определении очередности посадки органам ОВД (управления полетами) следует исходить из необходимости предоставления посадки ВС:

- выполняющим вынужденную (экстренную) посадку;
- имеющим ограниченный запас топлива;

на борту которых находятся лица, нуждающиеся в срочной медицинской помощи; командиры которых в случае ухудшения метеорологических условий не подготовлены к полетам в ожидаемых условиях; выполняющим полет в составе группы; с пассажирами.

41. При одновременном визуальном заходе на посадку по ПВП двух однотипных ВС, находящихся на предпосадочной прямой, преимущество совершить посадку первым имеет ВС, летящее впереди, слева или ниже.

42. При заходе на посадку устанавливается ВПР (МВС).

43. При полете на предпосадочной прямой командир ВС (оператор БЛА) обязан прекратить снижение и уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку), если:

наблюдаются опасные метеорологические явления или скопления птиц, представляющие угрозу для выполнения посадки;

до ВПР (МВС) не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение ВС в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки;

в воздушном пространстве или на ВПП появились препятствия, угрожающие безопасности полета (посадки).

44. ВС, летящее на заданной высоте (эшелоне), при прочих равных условиях имеет преимущество перед ВС, командир которого просит разрешение занять эту высоту (эшелон) полета. Когда несколько ВС запрашивают одну и ту же высоту (эшелон) полета, то преимущество в занятии данной высоты (эшелона) полета, как правило, имеет ВС, выполняющее полет на большую дальность.

45. При полетах ВС на пересекающихся курсах на одной и той же высоте (эшелоне) их командиры должны: обнаруживший ВС слева – уменьшить, а справа – увеличить высоту полета так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ВС.

Если изменить высоту полета невозможно (облачность, полет на малых и предельно малых высотах или наличие других ограничений), командиры ВС обязаны, отвернув ВС, обеспечить их безопасное расхождение.

В случае непреднамеренного сближения на встречных курсах на одной высоте (эшелоне) командиры ВС должны отвернуть ВС вправо для их расхождения левыми бортами.

В процессе маневра расхождения командир ВС обязан не терять другое ВС из виду.

Если ВС оборудовано бортовой системой предупреждения столкновений (далее – БСПС), то при поступлении консультативного сообщения об устранении конфликтной ситуации рекомендации по разрешению угрозы столкновения, выдаваемые оборудованием БСПС, являются приоритетными по отношению к указаниям органа ОВД. О принятых маневрах экипаж обязан немедленно доложить органу ОВД, под непосредственным управлением (обслуживанием) которого находится ВС.

46. Для обгона впереди летящего ВС, выполняющего полет по ППП на воздушной трассе, обгоняющему ВС орган ОВД выделяет не занятый другими ВС ближайший попутный эшелон полета.

47. Обгоняемое ВС пользуется приоритетом, а обгоняющее ВС независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, отворачивает в сторону от обгоняемого ВС. Никакие последующие изменения в положении этих ВС относительно друг друга не освобождают экипаж обгоняющего ВС от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении безопасного удаления.

48. При полете по кругу обгон впереди летящего ВС выполняется с внешней стороны круга с соблюдением интервалов бокового эшелонирования (за исключением однотипных ВС).

49. При назначении одного эшелона (высоты) для полетов ВС по ВТ (МВЛ) или маршруту полета одновременно по ПВП и ППП интервалы продольного эшелонирования устанавливаются в соответствии с ППП, за исключением случаев полетов в районе аэродрома.

50. При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и т.п. в целях обеспечения безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командиру ВС предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного ВС.

В этом случае командир ВС обязан, не изменяя высоты (эшелона) полета, отвернуть ВС, как правило, вправо на 30 градусов от ВТ (МВЛ) или маршрута полета, сообщить об этом органу ОВД (управления полетами) и, пройдя 30 км от оси ВТ (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 ВТ (МВЛ) или маршрут полета осуществляется только с разрешения органа ОВД (управления полетами).

51. ВС, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам, аэростатам, а также ВС, буксирующим другие ВС или какие-либо предметы. Планеры уступают путь дирижаблям и аэростатам. Дирижабли уступают путь аэростатам.

52. На всех ВС, находящихся в полете в период между заходом и восходом солнца, а также по указанию соответствующего органа ОВД (управления полетами) должны быть включены:

огни предотвращения столкновения (проблесковые маяки и т.п.), предназначенные для привлечения внимания к ВС (при их наличии);

аэронавигационные огни.

На ВС, выполняющих боевую задачу или специальное задание, вышеуказанные огни могут не включаться.

Огни, предназначенные для других целей (посадочные фары, огни направленного освещения планера и т.п.), могут использоваться наряду с огнями предотвращения столкновения для повышения заметности ВС.

53. Полеты ВС, кабины которых не герметизированы или не имеют кислородного оборудования с необходимым запасом кислорода, должны выполняться на высотах не более 4000 м.

54. Командир ВС (оператор БЛА) обязан выдерживать заданный режим полета, соблюдать правила полета, информировать органы ОВД (управления полетами) о фактическом местонахождении ВС, метеорологических условиях полета.

Полеты для выполнения боевых и оперативных заданий по охране интересов государства, оказания медицинской помощи, проведения поисково-спасательных работ при стихийных бедствиях, катастрофах, авариях, аварийных ситуациях, угрожающих жизни и здоровью людей, могут выполняться с отступлениями от настоящих Правил. Порядок выдачи разрешений и допуска экипажей к выполнению таких полетов определяется соответствующими правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

ГЛАВА 9

ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПО РАБОЧЕЙ ПЛОЩАДИ АЭРОДРОМА

55. Движение ВС по рабочей площади аэродрома осуществляется в порядке, определенном инструкцией по производству полетов на аэродроме.

56. Для предотвращения столкновения ВС, выполняющих руление по рабочей площади аэродрома:

при сближении двух ВС на встречных курсах или на курсах, близких встречным, каждое ВС останавливается и, если возможно, отворачивает вправо, соблюдая достаточный интервал;

при движении двух ВС на сходящихся курсах ВС, справа от которого находится другое ВС, уступает дорогу.

57. В период между заходом и восходом солнца на ВС включаются:

аэронавигационные огни (для указания относительной траектории движения ВС);

огни, предназначенные для указания габаритов их конструкции, за исключением постоянного или какого-либо другого соответствующего освещения;

огни, предназначенные для привлечения внимания к ВС (проблесковые маяки и т.д.);

огни (при их наличии), обозначающие работу двигателей.

Командир ВС может уменьшать интенсивность или отключать проблесковые огни, если они:

отрицательно сказываются или могут отрицательно сказаться на выполнении его обязанностей;

вызывают или могут вызвать опасное ослепление обслуживающего персонала аэропорта (аэродрома) или экипажей ВС.

58. Спуск гидросамолетов на воду с места стоянки на берегу и подъем их с воды проводятся только по оборудованным спускам рулением на двигателях или буксировкой.

Выход гидросамолетов на старт и возвращение на якорную стоянку осуществляются рулением или буксировкой.

59. Выбор скорости руления (глиссирования) гидросамолета, если не было специального указания, предоставляется командиру ВС. Руление на редане при расстоянии от препятствий менее 100 м запрещается.

ГЛАВА 10 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

60. Полеты по ПВП выполняются в визуальных метеорологических условиях днем и ночью с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС в соответствии с настоящими Правилами и правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

Полеты по ПВП выполняются на высоте не менее чем 50 м ниже нижней границы облаков в равнинной и холмистой местности и не менее чем 100 м ниже нижней границы облаков в горной местности.

61. При полете по ПВП обход препятствий, наблюдаемых впереди по курсу ВС и превышающих высоту его полета, осуществляется, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м.

62. При невозможности выполнения полета по ПВП командир ВС обязан перейти на выполнение полета по ППП при наличии соответствующего допуска.

Командир ВС, не имеющий допуска к полетам по ППП, обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

63. При выполнении полета по ПВП экипаж ВС осуществляет постоянное прослушивание радиочастот органа ОВД (управления полетами), который осуществляет обслуживание (управление) полета ВС, и передает донесения о своем местоположении.

64. Командир ВС обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

ГЛАВА 11 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

65. Полеты по ППП выполняются днем и ночью в соответствии с настоящими Правилами и правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

66. На ВС, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять полеты по ППП запрещается.

67. Переход от полета по ППП к полету по ПВП выполняется по согласованию с органом ОВД (управления полетами), осуществляющим обслуживание (управление) полета ВС, при условии обеспечения безопасности от столкновения с другими ВС, земной и водной поверхностью.

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

ГЛАВА 12 ПОЛЕТЫ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА)

69. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются в соответствии с инструкцией по производству полетов на данном аэродроме (в районе аэроузла), требования которой обязаны знать и выполнять экипажи ВС, базирующихся на данном аэродроме, а также должностные лица, организующие и обеспечивающие полеты в районе аэродрома (аэроузла).

Инструкция по производству полетов на аэродроме (в районе аэроузла) разрабатывается в порядке, определенном Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 26 декабря 2001 г. № 11/36.

70. 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 ВС, запрещаются.

71. До внесения сведений об изменении состояния аэродрома, о работе средств связи и РТО полетов, порядке выполнения полетов в документы аэронавигационной информации выполнять полеты в районе аэродрома (аэроузла) запрещается.

Порядок представления донесений об изменениях аэронавигационной информации и их внесение в документы аэронавигационной информации определяется правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

72. Взлет и посадка ВС 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 ВС (оператор БЛА) действует в соответствии с установленными сигналами для аэродромного движения согласно приложениям 3 и 4.

73. Минимальные интервалы между взлетающим и выполняющим заход на посадку ВС, между поочередно взлетающими ВС, а также ВС, выполняющими друг за другом заход на посадку, в зависимости от типа и/или категории ВС по турбулентности в следе устанавливаются правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны и указываются в инструкции по производству полетов на данном аэродроме.

74. 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, радиолокационное наведение (векторение) и т.п.).

75. Высота полета по кругу должна быть не ниже безопасной высоты круга полетов, рассчитываемой согласно приложению 2, и устанавливается кратной 100 м.

76. Изменение траектории полета по кругу и обгон с внутренней стороны круга могут быть разрешены органом ОВД (управления полетами) аэродрома только ВС, выполняющим внеочередную посадку.

77. Вход ВС 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.

78. При выполнении маневра захода на посадку на высотах ниже высоты круга при отрицательных температурах наружного воздуха экипаж ВС обязан выдерживать высоту с учетом температурной поправки согласно приложению 2.

79. Командир ВС (оператор БЛА) после посадки обязан освободить ВПП и доложить об этом органу ОВД (управления полетами) аэродрома.

ГЛАВА 13 ПОЛЕТЫ В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ

80. Зона ожидания, как правило, устанавливается относительно радионавигационной точки.

81. Правила полетов в зоне ожидания и порядок выхода из зоны ожидания для захода на посадку определяются инструкцией по производству полетов на аэродроме (в районе аэроузла). Полеты в зоне ожидания осуществляются по установленным схемам на эшелонах и высотах в соответствии с установленными интервалами вертикального эшелонирования независимо от заданных путевых углов полета согласно приложению 5.

82. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания выполняется с разрешения органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного ВС. Разрешение на занятие высоты (эшелона) полета при снижении ВС дается только после получения доклада от командира ВС, ранее занимавшего эту высоту (эшелон), о ее освобождении.

83. Если ВС, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир ВС (оператор БЛА) сообщает об этом органу ОВД (управления полетами), который с учетом воздушной обстановки должен обеспечить этому ВС внеочередную посадку, указав командиру ВС (оператору БЛА) порядок снижения и захода на посадку.

Требовать внеочередную посадку разрешается только в случае крайней необходимости.

ГЛАВА 14 ПОЛЕТЫ ПО МАРШРУТАМ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ, ВОЗДУШНЫМ ТРАССАМ (МЕСТНЫМ ВОЗДУШНЫМ ЛИНИЯМ)

84. Полеты по маршрутам ЗНАВ, ВТ (МВЛ) в зависимости от уровня подготовки командира ВС, типа ВС, его оборудования и метеорологических условий выполняются на заданных высотах (эшелонах) полета независимо от принадлежности ВС.

85. Разрешение и уточненные условия на вход в маршрут ЗНАВ, ВТ (МВЛ) при взлете ВС с аэродрома, близко расположенного от них, командир ВС должен запросить перед взлетом.

86. Командир ВС не позднее чем за 5 минут до подхода к границе маршрута ЗНАВ, ВТ (МВЛ) обязан получить разрешение и условия продолжения полета от диспетчера, осуществляющего управление воздушным движением на маршрутах ЗНАВ, ВТ (МВЛ).

87. Командир ВС не позднее чем за 5 минут до выхода из маршрута ЗНАВ, ВТ (МВЛ) обязан получить разрешение и уточнить условия выхода от органа ОВД (управления полетами), который будет осуществлять управление воздушным движением после выхода из маршрута ЗНАВ, ВТ (МВЛ).

88. Вход в маршруты ЗНАВ, ВТ (МВЛ) и выход за их пределы осуществляются ВС в режиме горизонтального полета на высотах (эшелолах), которые определяют для их полета соответствующие органы ОВД. Высота (эшелон) входа в маршрут ЗНАВ, ВТ (МВЛ) должна быть занята ВС не менее чем за 10 км до их границы. После выхода из маршрута ЗНАВ, ВТ (МВЛ) изменение высоты (эшелола) полета может происходить на удалении не менее 10 км от границ маршрута ЗНАВ, ВТ (МВЛ).

89. Командир ВС обязан не позднее чем за 5 минут до подхода к рубежу передачи управления установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами), который будет осуществлять обслуживание полета данного ВС, 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 ВС докладывает органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание полета данного ВС.

90. При пролете района аэродрома по указанию органа ОВД (управления полетами), осуществляющего ОВД на маршруте ЗНАВ, ВТ (МВЛ), экипаж обязан установить радиосвязь с органом ОВД (управления полетами) этого аэродрома, доложить высоту (эшелон), курс и расчетное время пролета аэродрома.

ГЛАВА 15

ПРАВИЛА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ МАРШРУТОВ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ, ВОЗДУШНЫХ ТРАСС (МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ)

91. Пересечение маршрута ЗНАВ, ВТ (МВЛ) выполняется ВС на высотах (эшелолах), которые назначает соответствующий орган ОВД (управления полетами). При последовательном пересечении нескольких маршрутов ЗНАВ, ВТ (МВЛ) орган ОВД (управления полетами) может дать командиру ВС одно разрешение на пересечение нескольких маршрутов ЗНАВ, ВТ (МВЛ).

92. Высота (эшелон) пересечения маршрута ЗНАВ, ВТ (МВЛ) должна быть занята ВС не менее чем за 10 км до ее границы. После пересечения ВТ (МВЛ) изменение высоты (эшелола) полета может осуществляться на удалении не менее 10 км от границы ВТ (МВЛ).

ГЛАВА 16

ПОЛЕТЫ ВНЕ МАРШРУТОВ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ, ВОЗДУШНЫХ ТРАСС (МЕСТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ)

93. Полеты вне маршрутов ЗНАВ, ВТ (МВЛ) в зависимости от метеорологических условий, типов ВС и их оборудования выполняются по ПВП или ППП.

94. Маршрут полета вне маршрутов ЗНАВ, ВТ (МВЛ), как правило, не должен пересекать траектории набора высоты и снижения на аэродромах, а также директрисы стрельб и направления заходов на цель в районах полигонов.

95. Маршрут полета ВС вне маршрутов ЗНАВ, ВТ (МВЛ) прокладывается с таким расчетом, чтобы полет выполнялся относительно других элементов структуры воздушного пространства:

в вертикальной плоскости – в соответствии с правилами вертикального эшелонирования;

в горизонтальной плоскости – не менее 10 км при радиолокационном контроле и не менее 20 км без радиолокационного контроля.

При выполнении визуальных полетов ВС со скоростью полета 300 км/ч и менее устанавливаются удаления в горизонтальной плоскости не менее 5 км.

96. При пролете района аэродрома в необходимых случаях по указанию органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление полетом) данного ВС по маршруту вне маршрутов ЗНАВ, ВТ (МВЛ), экипаж обязан установить радиосвязь

с органом ОВД (управления полетами) этого аэродрома, доложить высоту (эшелон), курс и расчетное время пролета аэродрома.

ГЛАВА 17

ПОЛЕТЫ ВБЛИЗИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

97. Экипажи, выполняющие полеты вблизи Государственной границы Республики Беларусь (расстояние до 15 км), должны знать особенности полетов в данном районе.

98. При выполнении полетов вблизи Государственной границы Республики Беларусь на борту пилотируемого ВС должна находиться карта установленного правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны масштаба с обозначенными на ней линией Государственной границы Республики Беларусь и ограничительными пеленгами.

99. Полеты ВС, не оборудованных системой радиолокационного опознавания и средствами связи (кроме случаев, оговоренных в заявке на полет), вблизи Государственной границы Республики Беларусь запрещаются.

100. Вблизи Государственной границы Республики Беларусь вынужденные отклонения от МВЛ или маршрута полета выполняются, как правило, в сторону от Государственной границы Республики Беларусь с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами).

101. Несанкционированное пересечение ВС Государственной границы Республики Беларусь запрещается.

102. Порядок пересечения ВС Государственной границы Республики Беларусь определяется Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 26 декабря 2001 г. № 11/36.

ГЛАВА 18

ОСОБЕННОСТИ ПОЛЕТОВ НАД НАСЕЛЕННЫМИ ПУНКТАМИ

103. Полеты ВС над населенными пунктами должны выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности ВС произвести посадку за пределами населенного пункта или на специально подготовленную для этих целей взлетно-посадочную площадку в пределах населенного пункта. Отступление допускается только в тех случаях, когда расположение ВПП аэродрома не позволяет ВС выполнить взлет или заход на посадку без пролета над населенным пунктом.

Полеты БЛА над населенными пунктами, за исключением сельских населенных пунктов, запрещены.

104. В случае, когда метеоусловия не позволяют выдерживать установленную высоту (эшелон) полета, командир ВС обязан обойти населенный пункт, как правило, с правой стороны, если не установлен иной порядок обхода.

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

ГЛАВА 19

ПОЛЕТЫ С ПАЛУБЫ СУДНА (ПЛАВУЧЕЙ ПЛАТФОРМЫ)

106. Организация полетов с палубы судна (плавучей платформы) определяется инструкцией по производству полетов с палубы судна (плавучей платформы).

107. Осуществление взлетов и посадок ВС на палубу судна (плавучей платформы) запрещается при выполнении циркуляции судна (плавучей платформы), а также изменении их курса и/или хода.

108. Положение судов (плавающих платформ) в ордере (конвое) при одновременных полетах с нескольких судов (плавающих платформ) должно обеспечить выполнение взлета, посадки, маневра в зонах без предварительного эшелонирования ВС по высотам.

109. При полетах ночью в интересах безопасности запрещается непредусмотренное включение прожекторов, открытых огней изменяемой и постоянной яркости и направление светового потока в сторону судна (плавающей платформы), на которых осуществляются взлет и посадка ВС.

ГЛАВА 20 ПОЛЕТЫ В РАЙОНАХ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

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

111. Правила полетов по различным видам авиационных работ устанавливаются правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

112. Высоты (эшелоны) полета, занятые ВС, выполняющими авиационные работы в установленном районе, должны быть свободны от других ВС.

113. Командир ВС (оператор БЛА), 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).

114. Командиру ВС (оператору БЛА) выполнять полеты с нарушением норм предельной загрузки, взлетной и посадочной массы ВС при выполнении авиационных работ запрещается.

ГЛАВА 21 ПОЛЕТЫ ПО ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ

115. Для обеспечения безопасного использования воздушного пространства при возникновении чрезвычайных ситуаций оперативные органы при необходимости могут определять районы, в которых устанавливаются «временный режим» или «кратковременное ограничение» на деятельность по использованию воздушного пространства. Полеты в таких районах выполняются по ПВП, ППП в условиях минимумов, установленных для каждого вида работ, ВС и командира ВС, в соответствии с настоящими Правилами, правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) ВС данного типа.

116. Высоты (эшелоны) полета, занятые ВС, выполняющими полеты по обеспечению ликвидации чрезвычайных ситуаций в выделенных районах, должны быть свободными от других ВС.

ГЛАВА 22 ПОЛЕТЫ ПРИ ПОИСКЕ И СПАСАНИИ

117. Командир любого ВС, принявший сигнал бедствия другого воздушного или морского судна, судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей, обязан сообщить об этом органу ОВД (управления полетами) и оказать возможную помощь, не создающую угрозы безопасности пассажиров, экипажа и ВС, следовать указаниям органа ОВД (управления полетами) и в случаях, когда он в состоянии это осуществить, выполнить следующие действия:

вести наблюдение за судном, терпящим бедствие;

принять меры, которые могут облегчить определение местоположения воздушного или надводного судна, если данные об этом у соответствующего органа ОВД (управления полетами) отсутствуют;

сообщить органу ОВД (управления полетами) по возможности:

тип, опознавательные знаки и состояние воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

его местоположение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге от известного ориентира или радионавигационного средства;

время наблюдения в часах и минутах;

количество замеченных людей;

факт покидания людьми воздушного или надводного судна, терпящего бедствие;

количество людей, находящихся на поверхности воды;

физическое состояние людей.

118. Командир ВС, не являющегося поисково-спасательным ВС, прибывший первым на место происшествия, руководит действиями всех других прибывающих позже ВС до прибытия на место происшествия первого поисково-спасательного ВС.

ГЛАВА 23 ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ

119. Полеты на вертолетах выполняются с аэродромов, вертодромов или посадочных площадок.

120. На аэродромах, используемых одновременно для полетов самолетов и вертолетов, при необходимости оборудуются площадки с отдельным стартом для вертолетов.

121. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

до ВС – двух диаметров несущего винта;

до других препятствий – половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м;

до препятствий над палубами военных кораблей (невоенных судов) и плавучих платформ – согласно маркировке этих площадок для вертолета соответствующего типа.

122. 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 метеосостояние соответствуют его минимуму.

123. 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 метеосостоянии, соответствующих минимуму командира вертолета. О своих действиях он по возможности информирует орган ОВД (управления полетами), который осуществляет обслуживание (управление) полета данного вертолета.

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

125. Порядок выполнения посадки на подобранную с воздуха площадку, состояние которой неизвестно, определяется правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

126. Запрещаются висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии вертикальной или горизонтальной видимости.

ГЛАВА 24 ПОЛЕТЫ ГИДРОСАМОЛЕТОВ

127. Полеты гидросамолетов выполняются с гидроаэродромов. Границы акватории гидроаэродрома устанавливаются с учетом обеспечения безопасности взлета и посадки и обозначаются ограничительными буями и вехами, ночью – огнями. При наличии приливов и отливов в акватории гидроаэродрома обозначения ставятся на малую воду.

128. Взлет и посадка гидросамолетов при скорости ветра более 5 м/с, как правило, выполняются против ветра, а при меньшей скорости ветра – вдоль гребня наката.

129. 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.

130. Посадка гидросамолета в штиль при зеркальной поверхности воды выполняется на гидроаэродром со специально оборудованным стартом. При отсутствии на гидроаэродроме такого старта посадка разрешается гидросамолетам, оснащенным аппаратурой, обеспечивающей посадку на зеркальную поверхность.

131. Посадка на воду ночью вне гидроаэродрома может выполняться при соответствующей оснащнности места приводнения светотехническими средствами, установленными на плавательных средствах, или сбросом их с ВС.

132. Взлет и посадка гидросамолетов на воду при наличии льдин или других предметов, плавающих в зоне взлета и посадки, запрещаются. При выполнении задач поиска и спасания посадка гидросамолетов в указанных условиях выполняется в подветренной части разводья.

ГЛАВА 25 ПОЛЕТЫ ПИЛОТИРУЕМЫХ АЭРОСТАТОВ

133. Полеты пилотируемых аэростатов осуществляются по ПВП, ППП в выделенном воздушном пространстве.

134. Маршрут свободного полета пилотируемого аэростата указывается по осевой линии сектора планируемого направления полета, рассчитанного исходя из прогнозируемых метеорологических условий.

135. Групповой пилотируемый полет тепловые аэростаты могут выполнять в связке. При этом посадка выполняется группой без расцепки или отдельно с предварительным роспуском в полете.

136. Допускается вход пилотируемого аэростата в слоистую облачность нижнего яруса с последующим выполнением полета над верхней кромкой облаков нижнего яруса.

ГЛАВА 26 ПОЛЕТЫ СВЕРХЛЕГКИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ И ПОЛЕТЫ НА БУКСИРОВКУ

137. 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, утвержденными в установленном порядке.

138. Сведения о постоянных площадках СЛА, дельтадромах (парадромах) указываются в Инструкции по использованию воздушного пространства Минского РПИ.

139. Полеты СЛА в зависимости от их цели, задания, а также установленного оборудования могут выполняться с радиосвязью или без радиосвязи. При выполнении полетов СЛА управление ВС с земли осуществляется знаками и сигналами в соответствии с курсами подготовки летного состава по классам СЛА и согласно приложениям 3 и 4.

140. Правила буксировки ВС другого ВС или какого-либо груза устанавливаются правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

ГЛАВА 26¹

ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

140¹. Полеты БЛА в зависимости от их цели, задания, а также установленного оборудования могут выполняться с автоматическим, автономным и (или) дистанционным управлением оператором БЛА.

140². Все БЛА должны быть оборудованы системой аварийного прекращения полета.

140³. Правила организации, выполнения и обеспечения полетов БЛА, организации и использования воздушного пространства устанавливаются правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

140⁴. Сведения о площадках, с которых выполняются регулярные полеты БЛА, указываются в Инструкции по использованию воздушного пространства Минского РПИ.

ГЛАВА 27

ПОЛЕТЫ НА СВЕРХЗВУКОВЫХ СКОРОСТЯХ

141. Полет ВС на сверхзвуковой скорости разрешается на эшелоне не менее FL 370 (11 300 м), а на меньших высотах (эшелолах) – в специальных зонах.

142. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между ВС, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и другим ВС должен быть 1000 м (3000 футов) вне зависимости от скорости полета последнего.

143. При выполнении боевых задач по охране и обороне Государственной границы и территории Республики Беларусь указанные ограничения не применяются.

ГЛАВА 28

ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ДЕМОСТРАЦИОННЫХ ПОЛЕТОВ

144. Демонстрационные полеты выполняются по ПВП в соответствии с установленной программой (планом).

145. При выполнении демонстрационных полетов пилотаж (проходы) необходимо выполнять в пределах пилотажной зоны строго по ее оси, не уклоняясь в сторону зрителей ближе 200 м от ограничительной линии.

146. Одновременные полеты в зоне пилотажа нескольких ВС (групп) допускаются при условии эшелонирования их по высоте на интервалы, обеспечивающие безопасность полетов. На одной высоте должно находиться одно ВС или группа ВС под единым управлением.

147. При выполнении демонстрационных полетов запрещается:

на многодвигательных ВС преднамеренная остановка одного или нескольких двигателей;

полеты на сверхзвуковой скорости;

находиться на борту ВС лицам, не являющимся членами экипажа;

пролет над зоной, отведенной для зрителей.

148. Иные требования к безопасности полетов ВС при выполнении демонстрационных полетов устанавливаются правовыми актами специально уполномоченным органом в области гражданской авиации и специально уполномоченным органом в области обороны.

ГЛАВА 29

ГРУППОВЫЕ ПОЛЕТЫ

149. Групповым считается полет, выполняемый на установленных единым планом полета интервалах и дистанциях между ВС, при которых им не требуется по отношению друг к другу соблюдать нормы вертикального, продольного и бокового эшелонирования, установленные Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 26 декабря 2001 г. № 11/36.

150. В групповом полете один из командиров ВС является старшим по отношению к другим. Он отвечает за соблюдение всеми ВС группы плана полета, ведет радиообмен с органами ОВД (управления полетами) от момента сбора группы после взлета и до ее роспуска перед посадкой.

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

ГЛАВА 30 ДОЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ В ПОЛЕТЕ

152. Дозаправка ВС топливом в полете выполняется днем и ночью в соответствии с правовыми актами специально уполномоченного органа в области обороны и инструкцией экипажу ВС данного типа.

153. Дозаправка ВС топливом в полете в условиях умеренной и сильной турбулентности запрещается.

ГЛАВА 31 ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

154. Полеты в условиях обледенения разрешается выполнять на ВС, оборудованных противообледенительной системой. Полеты в условиях обледенения с неисправной или невключенной противообледенительной системой запрещаются.

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

156. В случаях, когда обледенение угрожает безопасности полета, командир ВС 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 ВС необходимые условия полета.

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

ГЛАВА 32 ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ГРОЗОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СИЛЬНЫХ ЛИВНЕВЫХ ОСАДКОВ

158. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир ВС (оператор БЛА) обязан оценить возможность продолжения полета и принять решение на обход зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, согласовав свои действия с органом ОВД (управления полетами).

ВС запрещается преднамеренно входить в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки, за исключением полетов по специальным заданиям.

159. Полеты по ППП в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков без наличия бортовых РЛС обнаружения грозových очагов при отсутствии радиолокационного наблюдения за облачностью органом ОВД (управления полетами) запрещаются.

Обход кучево-дождевых, грозových и мощно-кучевых облаков на заданном эшелоне (высоте) допускается по согласованию с органом ОВД (управления полетами) при полетах по ППП – по данным бортовых или наземных РТС, а при полетах по ПВП – визуально на удалении от одиночного облака не менее 10 км. Пролет между двумя облаками допускается, если расстояние между ними не менее 30 км.

160. Полеты над кучево-дождевыми (грозowymi) и мощно-кучевыми облаками могут выполняться на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет ВС над верхней границей облаков с превышением не менее 500 м.

161. Полеты под кучево-дождевыми (грозowymi) и мощно-кучевыми облаками при крайней необходимости могут выполняться только днем над равнинной и холмистой местностью, над водной поверхностью по ПВП без входа в зону ливневых осадков. При этом высота (эшелон) полета ВС должна быть не менее безопасной высоты полета, а вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков – не менее 200 м.

162. При невозможности обойти кучево-дождевую (грозovou) и мощно-кучевую облачность командир ВС по согласованию с органом ОВД (управления полетами) обязан прекратить выполнение полетного задания и следовать на запасной аэродром.

163. В случае непреднамеренного попадания ВС в кучево-дождевую (грозovou), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир ВС (оператор БЛА) обязан принять меры к немедленному выходу из них.

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

ГЛАВА 33

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ ВОЗДУХА (БОЛТАНКИ)

165. В случае попадания в сильную болтанку командир ВС обязан доложить об этом соответствующему органу ОВД (управления полетами), принять меры по выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности сделать это – произвести посадку на запасном аэродроме.

166. При попадании ВС в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир ВС имеет право изменить высоту (эшелон) полета, действуя в соответствии с пунктом 50 настоящих Правил.

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

168. 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.

ГЛАВА 34

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ПОВЫШЕННОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ АКТИВНОСТИ АТМОСФЕРЫ

169. При появлении признаков повышенной электрической активности атмосферы командир ВС действует в соответствии с правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны, руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) ВС данного типа с докладом об этом органу ОВД (управления полетами).

170. При возникновении угрозы безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командир ВС имеет право действовать в соответствии с пунктом 50 настоящих Правил.

ГЛАВА 35 ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ПЫЛЬНОЙ БУРИ

171. При встрече с пыльной бурей командир ВС обязан доложить об этом органу ОВД (управления полетами), обойти ее или пройти над ней.

172. В случае попадания в пыльную бурю командир ВС, 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).

173. Полеты на малых и предельно малых высотах через зоны пыльной бури запрещаются.

174. Посадка в условиях пыльной бури при сильной болтанке запрещается. Командиру вертолета в этих случаях разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха, вне зоны пыльной бури.

175. Полеты пилотируемых аэростатов (БЛА) и СЛА в условиях пыльной бури запрещаются.

ГЛАВА 36 ПОЛЕТЫ В ГОРНОЙ МЕСТНОСТИ

176. Полеты в горной местности и на горных аэродромах выполняются в соответствии с настоящими Правилами и правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

177. При пересечении горного хребта командир ВС (оператор БЛА) обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков.

178. Выполнение полета по ПВП в ущельях и горных долинах разрешается при условии, что наличие препятствий не потребует от экипажа ВС выполнения маневра с большими значениями крена и тангажа, увеличения тяги двигателя (двигателей) до номинальной.

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

180. При полете по ППП снижение с нижнего безопасного эшелона разрешается выполнять после пролета установленного рубежа при радиолокационном контроле, устойчивой работе бортового навигационного оборудования, знании экипажем и органом ОВД (управления полетами) местоположения ВС.

181. При отсутствии радиолокационного контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования (по докладу экипажа) ВС выводится на ДПРМ (ОПРС, VOR) аэродрома на эшелоне не ниже безопасного для определения местоположения ВС с последующим снижением для захода на посадку.

При отсутствии радиолокационного контроля и неустойчивой работе бортового навигационного оборудования снижение ВС с нижнего безопасного эшелона запрещается. В этом случае ВС должно следовать на запасной аэродром.

ГЛАВА 37 ПОЛЕТЫ НАД МАЛООРИЕНТИРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ И ПУСТЫНЕЙ

182. При полетах над малоориентирной местностью и пустыней экипаж ВС должен учитывать особенности физико-географических, навигационных и метеорологических условий.

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

ГЛАВА 38 ПОЛЕТЫ НАД ВОДНОЙ ПОВЕРХНОСТЬЮ

184. При полетах над акваторией морей (океанов), других крупных водоемов экипаж ВС 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 ВС на воду, а также правила пользования бортовыми индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами.

185. Порядок обеспечения экипажей и пассажиров ВС индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами определяется правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

186. Висение вертолета над водной поверхностью допускается на высоте не менее одного диаметра несущего винта.

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

ГЛАВА 39 ПОЛЕТЫ В ПОЛЯРНЫХ РАЙОНАХ

188. При полетах в полярных районах экипаж ВС обязан учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим и особенности работы средств связи и РТО полетов, а также дальность их действия.

189. К выполнению полетных заданий в полярных районах допускаются только специально подготовленные экипажи.

190. Полеты в полярных районах должны выполняться на ВС, оснащенных специальным оборудованием для выполнения таких полетов.

191. При выполнении полетов в полярных районах командир ВС независимо от запроса органа ОВД (управления полетами) обязан каждые 30 минут сообщать ему свое местоположение.

192. При выполнении авиационных работ на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в полярных районах полеты ВС выполняются только в паре.

193. Для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление полос указывается от истинного меридиана.

194. Подбор площадок с воздуха для посадки на дрейфующие, припайные и шельфовые льды осуществляется днем при метеоусловиях:

видимость – не менее 10 км;

высота нижней границы облаков – не менее 300 м;

облачность – не более 4 октантов (5 баллов);

прямое солнечное освещение.

195. Минимумы для авиационных работ, выполняемых в полярных районах, устанавливаются правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

ГЛАВА 40 ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ СЛОЖНОЙ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ

196. Перед принятием решения на вылет командир ВС (оператор БЛА) обязан учитывать информацию органа ОВД (управления полетами) об орнитологической обстановке в районе аэродрома и на маршруте полета.

197. Перед выполнением взлета, получив информацию от органа ОВД (управления полетами) об усложнении орнитологической обстановки, командир ВС обязан оценить возможность выполнения полета. Взлет в этих условиях выполняется с включенными фарами.

198. В случае обнаружения на траектории полета ВС птиц экипаж должен обходить их стороной или пролетать над ними.

199. При подходе к аэродрому посадки после получения информации от органа ОВД (управления полетами) о сложной орнитологической обстановке или при визуальном обнаружении птиц экипажу (оператору БЛА) необходимо:

повысить осмотрительность;

включить (выпустить) фары;

повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

при необходимости уйти на второй круг.

ГЛАВА 41 ПОЛЕТЫ НА МАЛЫХ И ПРЕДЕЛЬНО МАЛЫХ ВЫСОТАХ

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

201. При полете на малых и предельно малых высотах по ПВП в случае попадания в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшее пилотирование по ПВП, необходимо перейти на пилотирование по ППП, доложить органу ОВД (управления полетами) и занять безопасную высоту полета или нижний (безопасный) эшелон полета.

202. При наборе высоты с предельно малой высоты до заданной высоты (эшелона) полета перевод шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление осуществляется на высоте перехода.

ГЛАВА 42 ПОЛЕТЫ В СТРАТОСФЕРЕ

203. При полетах в стратосфере экипаж ВС обязан знать особенности пилотирования и навигации в стратосфере.

204. Правила и порядок выполнения полетов в стратосфере определяются правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны, а также руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) ВС данного типа.

ГЛАВА 43 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТА, В ТОМ ЧИСЛЕ СВЯЗАННОЙ С АКТОМ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА

205. Экипаж ВС, терпящего бедствие, имеет право пользоваться любыми имеющимися в его распоряжении средствами для привлечения внимания, извещения о своем местоположении и получения помощи. Командир ВС передает сигнал и сообщение о бедствии согласно приложению 6.

206. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасность экипажа и пассажиров, командир ВС имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание ВС, если экипаж и пассажиры обеспечены индивидуальными средствами спасения.

207. Командир оставляет ВС последним, если иной порядок не определен руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) ВС данного типа.

208. В воздушном пространстве Республики Беларусь все ВС обеспечиваются аварийным оповещением.

209. Экипаж ВС 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 ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации – включить сигнал «Бедствие» и/или установить на ответчике вторичной радиолокации режим «А» и код 7500.

210. При получении от экипажа ВС сигнала «Бедствие» и/или сигнала ССО (система сообщения об опасности) все органы ОВД (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие.

ГЛАВА 44

ПОПАДАНИЕ В МЕТЕОУСЛОВИЯ, К ПОЛЕТАМ В КОТОРЫХ ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА НЕ ПОДГОТОВЛЕН

211. При попадании в метеоусловия, к полетам в которых экипаж не подготовлен, командир ВС обязан доложить об этом органу ОВД (управления полетами), принять все возможные меры по выходу из них и в зависимости от обстановки продолжить или прекратить выполнение задания.

212. Если при снижении на посадочной прямой экипажем не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или если положение ВС в пространстве относительно заданной траектории полета не обеспечивает безопасную посадку, командир ВС по достижении ВПП обязан прекратить дальнейшее снижение и перевести ВС в набор высоты.

213. В случае, когда к моменту прибытия ВС погода в районе аэродрома оказалась ниже установленного минимума для выполнения посадки и нет возможности по запасу топлива и состоянию авиационной техники осуществить посадку на запасном аэродроме или использовать спасательные средства, руководитель полетов (диспетчер) данного аэродрома обязан принять все возможные меры для обеспечения посадки ВС. Решение на выполнение посадки принимает командир ВС.

ГЛАВА 45

ПОТЕРЯ ОРИЕНТИРОВКИ

214. Ориентировка считается полностью потерянной, если в результате принятых мер не определено местоположение ВС.

Ориентировка считается временно потерянной, если в результате принятых мер определено местоположение ВС.

215. При потере ориентировки командир ВС обязан:

включить сигнал «Бедствие», а если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то установить на ответчике режим «А» и код 7700;

передать по радио сигнал «Полюс»;

доложить органу ОВД (управления полетами) об остатке топлива и условиях полета; с разрешения органа ОВД (управления полетами) занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения ВС наземными радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;

применить наиболее эффективный в данных условиях (рекомендованный для данного района полетов) способ восстановления ориентировки, согласуя свои действия с органом ОВД (управления полетами);

в случаях, когда восстановить ориентировку не удалось, заблаговременно, не допуская полной выработки топлива и до наступления темноты, осуществить посадку на любом аэродроме или выбранной с воздуха площадке.

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

217. При потере ориентировки вблизи Государственной границы Республики Беларусь командир ВС должен немедленно взять курс от Государственной границы вглубь территории Республики Беларусь.

Вблизи Государственной границы Республики Беларусь выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается.

218. Для вывода ВС на аэродром посадки может использоваться самолет-лидер.

219. Экипаж пилотируемого аэростата, если не удалось в течение одного часа восстановить потерянную ориентировку, обязан осуществить посадку у ближайшего населенного пункта.

Экипаж пилотируемого аэростата при потере ориентировки вблизи Государственной границы Республики Беларусь, а также при возможности входа в запретную зону обязан осуществить посадку немедленно.

ГЛАВА 46

ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА ВНЕ АЭРОДРОМА И ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ОТКАЗЕ СИСТЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА

220. В случае крайней необходимости при невозможности продолжения полета командир ВС имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома. Приняв такое решение, командир ВС обязан по возможности сообщить органу ОВД (управления полетами) о предполагаемом месте и времени посадки.

О предстоящей вынужденной посадке вне аэродрома командир ВС предупреждает всех членов экипажа и информирует пассажиров.

221. В случае вынужденной посадки командир ВС руководит действиями лиц, находящихся на борту ВС, до передачи своих полномочий представителям службы поиска и спасения.

222. Вылет с места вынужденной посадки после устранения неисправностей на ВС осуществляется с разрешения соответствующего органа ОВД (управления полетами), а при отсутствии с ним связи и в случаях, не терпящих отлагательства по причинам безопасности, – по решению командира ВС.

223. Вынужденная посадка гидросамолета в море осуществляется 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.

224. При отказе систем (агрегатов) ВС, вызывающем необходимость изменения плана полета, в том числе приводящем к вынужденной посадке, командир ВС обязан:

при полете по ПВП осуществить посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;

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).

При отказе системы управления полетом на БЛА должна автоматически включаться система прекращения полета.

ГЛАВА 47

ОТКАЗ БОРТОВЫХ ИЛИ НАЗЕМНЫХ СИСТЕМ (СРЕДСТВ) РАДИОСВЯЗИ

225. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании всех имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них экипаж или орган ОВД (управления полетами) не отвечает.

226. При потере радиосвязи командир ВС обязан включить сигнал «Бедствие» и/или установить на ответчике вторичной радиолокации режим «А» и код 7600, если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, и, используя все имеющиеся средства, принять меры по восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие ВС, в том числе и на аварийной частоте 121,5 мегагерца. При наличии технической возможности в этих же целях может использоваться частота 243,0 мегагерца и 406,025 мегагерца.

227. При потере радиосвязи экипаж ВС во всех случаях обязан продолжать передачу блиндром установленных докладов о своем местоположении, действиях, условиях полета, используя для приема команд все имеющиеся на ВС радиосредства.

228. Если восстановить радиосвязь не удалось, командир ВС имеет право прекратить выполнение задания и осуществить посадку на аэродроме вылета или на запасном аэродроме.

229. При потере радиосвязи непосредственно после взлета и на этапе набора высоты командир ВС, как правило, должен осуществить заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета.

230. В случаях, когда осуществить посадку на аэродроме вылета после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса ВС превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир ВС должен действовать в соответствии с правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны. Если аэродром вылета не является аэродромом посадки (назначения), командир ВС имеет право:

следовать на аэродром назначения в соответствии с планом полета (заявкой) и/или условиями, выданными органом ОВД (управления полетами);

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.

231. При потере радиосвязи на этапе снижения командир ВС 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 осуществить посадку на аэродроме назначения командир ВС имеет право принять решение о следовании на запасной аэродром на наивыгоднейшем эшелоне (высоте) полета.

В этом случае органы ОВД (управления полетами) обязаны освободить по согласованию с Минским районным центром для полета данного ВС нижний эшелон района ОВД и в зависимости от типа ВС эшелона 140 (4250 м), 150 (4550 м) или 240 (7300 м), 250 (7600 м), а в случае занятия экипажем ВС другого эшелона полета – обеспечить освобождение этого эшелона.

232. Если к моменту прибытия ВС, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, командиру ВС предоставляется право осуществить посадку в этих условиях.

233. В случае, когда радиосвязь была потеряна на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, полет выполняется на установленной ранее органом ОВД (управления полетами) высоте.

234. Возвращение на аэродром вылета необходимо, как правило, выполнять по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи.

235. Снижение и заход на посадку на основном или запасном аэродроме при потере радиосвязи командир ВС обязан выполнять в соответствии с данными, указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осмотровости. При отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации для запасного аэродрома снижение для захода на посадку разрешается выполнять от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома. Командиру ВС, потерявшего связь, предоставляется право выполнить схему внеочередного захода на посадку.

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

237. При полете без радиосвязи ночью экипаж должен по возможности обозначать местоположение ВС периодическим включением посадочных фар.

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

239. При пилотировании по ППП или в случае, когда переход на ПВП не представляется возможным, пилот обязан:

сохранять в течение 7 минут последний назначенный эшелон или высоту безопасную;

занять эшелон и установить скорость полета в соответствии с планом полета (заявкой) и следовать по маршруту, указанному в плане полета (заявке), на аэродром назначения или ближайший запасной аэродром.

При входе в РПИ с другой системой эшелонирования:

ВС, потерявшее радиосвязь до входа или при входе в воздушное пространство Минского РПИ, следующее на эшелоне, отличном от применяемой в Минском РПИ системы эшелонирования, начинает осуществлять смену эшелона на эшелон полета, указанный в текущем плане полета, через 7 минут после пролета точки входа в воздушное пространство Минского РПИ;

ВС, потерявшее радиосвязь до выхода из воздушного пространства Минского РПИ, следующее в направлении РПИ, где система эшелонирования отлична от применяемой в Минском РПИ, начинает смену эшелона полета на эшелон, указанный в текущем плане полета, за 7 минут до расчетного времени пролета точки выхода из воздушного пространства Минского РПИ.

Во всех случаях смена эшелона должна быть завершена не менее чем за 15 км до пролета точки выхода из воздушного пространства Минского РПИ.

ГЛАВА 48

ОТКАЗ РАДИОЛОКАЦИОННЫХ СРЕДСТВ В РАЙОНЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ, РАДИОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ НА АЭРОДРОМЕ ПОСАДКИ

240. При получении сообщения от органа ОВД (управления полетами) об отказе радиолокационных средств в районе ОВД командир ВС, выполняющий полет в данном районе, обязан:

при полете по ППП – продолжать полет, соблюдая заданные высоту (эшелон) и скорость;

при полете по ПВП – усилить осмотровость;

следить за воздушной обстановкой по радиообмену ВС и органа ОВД (управления полетами).

241. При отказе средств РТО посадки на аэродроме и невозможности по метеорологическим условиям осуществить визуальную посадку командир ВС 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 ВС действует в соответствии с правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

ГЛАВА 49 ВНЕЗАПНОЕ УХУДШЕНИЕ СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ИЛИ РАНЕНИЕ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА (ПАССАЖИРОВ)

242. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа или пассажира командир ВС 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 ВС выполняет другой член экипажа.

243. Порядок действий авиационного персонала по управлению ВС при внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении командира ВС (оператора БЛА), когда он не может продолжать выполнение своих должностных обязанностей, определяется правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны.

244. Порядок действий экипажей и органов ОВД (управления полетами) при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящих Правилах, определяется правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны, а также руководством по летной эксплуатации (инструкциями экипажу, оператору БЛА) ВС данного типа.

ГЛАВА 50 ПРАВИЛА ДЕЙСТВИЙ ВОЗДУШНОГО СУДНА – ПЕРЕХВАТЧИКА И ВОЗДУШНОГО СУДНА – НАРУШИТЕЛЯ

245. К воздушным судам – нарушителям относятся ВС, допустившие нарушение требований Правил использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденных постановлением Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 26 декабря 2001 г. № 11/36. Порядок применения воздушного судна – перехватчика определяется правовыми актами Министерства обороны.

246. При нарушении порядка использования воздушного пространства Республики Беларусь командир воздушного судна – нарушителя необходимо:

немедленно выполнить указания воздушного судна – перехватчика, подтверждая принятие сигналов-команд соответствующими сигналами-ответами согласно приложению 7;

оповестить о перехвате орган ОВД (управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного ВС;

попытаться установить радиосвязь с воздушным судном – перехватчиком или соответствующим органом, осуществляющим управление перехватом, передачей общего вызова на аварийной частоте 121,5 мегагерца и, если связь не установлена, дублировать

свой вызов на частоте 243,0 мегагерца, сообщая бортовой номер (позывной), местоположение ВС, а также характер полета;

если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то при отсутствии других указаний органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного ВС, включить сигнал «Бедствие» и/или установить на ответчике вторичной радиолокации режим «А» и код 7700.

247. Если невозможно установить связь с воздушным судном – 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 (ВИЛ–КО);
 выполнить не могу – CAN NOT (КЭН НОТ);
 повторите Ваше указание – REPEAT (РИ–ПИИТ);
 потерял ориентировку – AM LOST (ЭМ ЛОСТ);
 терплю бедствие – MAYDAY (МЭЙДЭЙ);
 захвачен – HIJACK (ХАЙ–ДЖЭК);
 требую совершить посадку – LAND (ЛЭНД);
 требую снизиться – DESCEND (ДЫ–СЭНД).

248. Во время выполнения перехвата воздушного судна – нарушителя орган, осуществляющий управление перехватом, и экипаж воздушного судна – перехватчика должны предпринять попытку установить двустороннюю радиосвязь на общепонятном языке с экипажем перехватываемого ВС на аварийной частоте 121,5 мегагерца.

249. Если радиосвязь на общепонятном языке установить невозможно, экипаж перехватчика использует следующие фразы на английском языке:

следуйте за мной – FOLLOW (ФО–ЛОУ);
 снижайтесь для выполнения посадки – DESCEND (ДЫ–СЭНД);
 садитесь на этот аэродром – YOU LAND (Ю ЛЭНД);
 следуйте своим курсом – PROCEED (ПРО–СИИД).

250. Если указания, полученные по радио из каких-либо источников, противоречат сигналам-командам, передаваемым экипажем воздушного судна – перехватчика визуально, экипаж перехватываемого ВС должен немедленно запросить разъяснения, продолжая одновременно выполнять сигналы-команды воздушного судна – перехватчика.

251. Если указания, полученные экипажем перехватываемого ВС по радио из каких-либо источников, противоречат указаниям, передаваемым экипажем воздушного судна – перехватчика по радио, экипаж перехватываемого ВС должен немедленно запросить разъяснения, в то же время продолжая выполнять указания, передаваемые по радио экипажем воздушного судна – перехватчика.

252. Конечными целями перехвата воздушного судна – нарушителя могут быть:
 опознавание (идентификация) ВС;
 оказание помощи экипажу ВС в выходе на линию заданного пути;
 вывод ВС за пределы воздушного пространства Республики Беларусь;
 направление ВС в сторону от Государственной границы Республики Беларусь, запретной зоны или зоны ограничения полетов;
 принуждение к посадке на аэродром (площадку), пригодный для безопасной посадки ВС данного типа.

253. Осуществлять учебные перехваты гражданских ВС, а также других ВС, не предусмотренных для этих целей в задании на полет, запрещается.

ГЛАВА 51

ОБЩИЕ ПРАВИЛА РАДИОСВЯЗИ МЕЖДУ ЭКИПАЖЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА И ОРГАНОМ ОВД (УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ)

254. Радиосвязь между экипажем ВС и органом ОВД (управления полетами) должна осуществляться в строгом соответствии с установленной фразеологией.

255. Органам ОВД (управления полетами) запрещается запрашивать по радио экипажи государственных ВС, а также экипажи гражданских ВС, 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 ВС в группе.

256. Органам ОВД (управления полетами) запрещается передавать на борт ВС какие-либо сообщения во время взлета, на конечном этапе захода на посадку или во время пробеге при посадке, за исключением случаев, обусловленных соображениями безопасности.

257. Командиру ВС изменять во время полета свой позывной запрещается. Когда существует вероятность возникновения недоразумения вследствие использования аналогичных позывных, орган ОВД (управления полетами) может дать указание командиру ВС временно изменить свой позывной.

258. Командир ВС, терпящего бедствие, имеет право вводить режим молчания для всех наземных и бортовых связных радиостанций, работающих на частоте его радиообмена с органом ОВД (управления полетами).

259. Экипажи ВС обязаны воздерживаться от ведения радиообмена на частоте, на которой ведет радиообмен экипаж ВС, терпящего бедствие.

260. Экипаж ВС обязан информировать соответствующий орган ОВД (управления полетами) о необходимости перехода с одной частоты на другую.

261. Экипажу ВС и органу ОВД (управления полетами) запрещается передавать в эфир обезличенные команды, указания, разрешения.

Приложение 1
к Авиационным правилам полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

Классификация воздушного пространства Республики Беларусь

Класс	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение скорости	Требования к радиосвязи	Необходимость разрешения органа ОВД
С	По ППП	ППП относительно ППП ППП относительно ПВП	ОВД	$M < 1$	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	ПВП относительно ППП	1. ОВД при эшелонировании по ППП 2. Информация о движении (по запросу выдается рекомендация по предотвращению столкновения) ПВП/ППП	$M < 1$ $V_{пр} < 250$ узлов ниже 3050 м (10 000 футов) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
Е	По ППП	ППП относительно ППП	ОВД и по мере возможности выдается информация о полетах по ПВП	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3050 м (10 000 футов) над средним уровнем моря	Постоянная двусторонняя радиосвязь	Да
	По ПВП	Не производится	По мере возможности выдается информация о	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3050 м (10 000 футов) над средним	Работа радиостанции на прием*	Да*

			движении	уровнем моря		
--	--	--	----------	--------------	--	--

Примечание. Часть воздушного пространства Республики Беларусь, выделенная для полетов государственной авиации в районах аэродромов, пилотажных зон, полигонов и маршрутов, в период осуществления в ней полетов государственной авиации является неклассифицированным воздушным пространством.

*Требования по радиосвязи и необходимость разрешения органа ОВД отличаются от требований ИКАО.

Приложение 2
к Авиационным правилам полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

РАСЧЕТ безопасных высот полета

1. Расчет безопасной высоты круга полетов над аэродромом:

$$H_{\text{Бкр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t,$$

где $H_{\text{ист}}$ – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием):

не менее 100 м при полетах по ПВП,

не менее 200 м при полетах по ППП;

$\Delta H_{\text{преп}}$ – максимальное значение превышения препятствия (естественного и искусственного) с учетом рельефа местности над низшим порогом ВПП в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу), округляемое до 10 м в сторону увеличения, м;

ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, определяемой по навигационной линейке или по формуле, м,

$$\Delta H_t = \frac{(t_0 - 15^\circ)}{300} H_{\text{испр}},$$

где $H_{\text{испр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{преп}}$;

t_0 – температура воздуха на аэродроме в градусах Цельсия. Для государственной авиации учитывается минимальная температура воздуха на аэродроме, отмеченная за многолетний период наблюдения. Для гражданской авиации учитывается среднегодовая температура воздуха.

2. Расчет безопасной высоты полета в районе аэродрома:

$$H_{\text{Б р-на аэр}} = 300 + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t,$$

где $\Delta H_{\text{рел}}$ – значение превышения наивысшей точки рельефа местности над низшим порогом ВПП в радиусе 50 км от КТА, м;

$\Delta H_{\text{преп}}$ – максимальное значение превышения препятствий (естественных и искусственных) над наивысшей точкой рельефа местности в районе аэродрома в радиусе 50 км от КТА, округляемое до 10 м в сторону увеличения, м;

ΔH_t – методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке или по формуле, м,

$$\Delta H_t = \frac{(t_0 - 15^\circ)}{300} H_{\text{испр}},$$

где $N_{\text{испр}} = 300 + \Delta N_{\text{рел}} + \Delta N_{\text{преп}}$;

t_0 – температура воздуха на аэродроме в градусах Цельсия. Для государственной авиации учитывается минимальная температура воздуха на аэродроме, отмеченная за многолетний период наблюдения. Для гражданской авиации учитывается среднегодовая температура воздуха.

3. Расчет безопасной высоты полета ниже нижнего (безопасного) эшелона:

$$N_{\text{Б ниже без. эш}} = N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \Delta N_{\text{преп}} - \Delta N_t,$$

где $N_{\text{ист}}$ – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием:

при скорости полета 300 км/ч и менее – не менее 100 м,

при скорости полета более 300 км/ч – не менее 200 м;

$N_{\text{рел}}$ – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах полосы, ширина которой установлена соответствующими правовыми актами специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и специально уполномоченного органа в области обороны;

$\Delta N_{\text{преп}}$ – максимальное значение превышения препятствий (естественных и искусственных) над наивысшей точкой рельефа местности в пределах полосы учета $N_{\text{рел}}$, м;

ΔN_t – значение методической температурной поправки высотомера, определяемой по навигационной линейке или по формуле, м,

$$\Delta N_t = \frac{(t_0 - 15^\circ)}{300} N_{\text{испр}},$$

где $N_{\text{испр}} = N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \Delta N_{\text{преп}}$;

t_0 – температура воздуха у земли в градусах Цельсия в точке минимального давления.

4. Расчет нижнего (безопасного) эшелона полета:

$$N_{\text{Бэш}} \geq N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \Delta N_{\text{преп}} - \Delta N_t + (760 - p_{\text{прив мин}}) \times 11,$$

где $N_{\text{ист}}$ – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) – 600 м;

$N_{\text{рел}}$ – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности на участке маршрута в пределах полосы шириной 50 км (по 25 км в обе стороны от оси маршрута), м;

$\Delta N_{\text{преп}}$ – максимальное значение превышения препятствий (естественных и искусственных) над наивысшей точкой рельефа местности в пределах полосы учета $N_{\text{рел}}$, м;

ΔN_t – методическая температурная поправка высотомера, определяемая по навигационной линейке или по формуле, м,

$$\Delta N_t = \frac{(t_0 - 15^\circ)}{300} N_{\text{испр}},$$

где $N_{\text{испр}} = N_{\text{ист}} + N_{\text{рел}} + \Delta N_{\text{преп}}$;

t_0 – температура воздуха у земли в наивысшей точке рельефа местности в градусах Цельсия;

$p_{\text{прив мин}}$ – минимальное атмосферное давление в районе аэродрома (аэроузла) или на участке маршрута (если маршрут выходит за пределы района аэродрома (аэроузла)), приведенное к уровню моря и времени полета, мм рт. ст.

5. Расчет высоты (эшелона) полета при установке на шкале давлений барометрического высотомера атмосферного давления на аэродроме:

5.1. при полете на заданном эшелоне:

$$H_{\text{пр аэр}} = H_{\text{эш}} - (760 - p_{\text{аэр}}) \times 11,$$

где $H_{\text{эш}}$ – заданный эшелон полета, м;

$p_{\text{аэр}}$ – атмосферное давление на аэродроме, мм рт. ст.;

5.2. при полете по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона:

$$H_{\text{пр аэр}} = H_{\text{марш}} - (p_{\text{прив мин}} - p_{\text{аэр}}) \times 11,$$

где $H_{\text{марш}}$ – заданная высота полета по маршруту ниже нижнего эшелона, м;

$p_{\text{прив мин}}$ – минимальное атмосферное давление в районе аэродрома (аэроузла) или на участке маршрута (если маршрут выходит за пределы района аэродрома (аэроузла)), приведенное к уровню моря и времени полета, мм рт. ст.;

$p_{\text{аэр}}$ – атмосферное давление на аэродроме, мм рт. ст.

Приложение 3

к Авиационным правилам полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

Сигналы для аэродромного движения

1. 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 (разрешение на посадку будет дано позже)	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	

2. Подтверждение принятия сигналов экипажем воздушного судна:

2.1. в полете:

днем – покачиванием крыльев (этот сигнал не подается на участке между третьим и четвертым разворотами и на посадочной прямой),

ночью – двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней;

2.2. на земле:

днем – движением элеронов или руля направления,

ночью – двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

3. 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 ВС следует выполнять 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 ВС 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 ВС.

Направление посадки и взлета:

- * Горизонтальное белое или оранжевое посадочное «Т» указывает направление посадки и взлета ВС, 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 ВС, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10 градусов магнитного компаса.

Правый круг полетов:

- * Знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо, означает, что перед посадкой и после взлета ВС должно выполнять развороты вправо.

Орган ОВД (управления полетами):

- * Вертикально расположенная на желтом фоне буква «С» черного цвета 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 градусов 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.

*Изображение на бумажном носителе.

Приложение 4
к Авиационным правилам полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле

1. Сигналы, подаваемые сигнальщиком командиру ВС:

- * «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»
Выполняются 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»
1.1. Разворачиваетесь хвостом влево: правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед
- * 1.2. Разворачиваетесь 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

2. 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

*Изображение на бумажном носителе.

Приложение 5
к Авиационным правилам полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

Схема полета воздушных судов в зонах ожидания

***На бумажном носителе

Приложение 6
к Авиационным правилам полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

Порядок передачи сигнала и сообщения о бедствии

1. Передача сигнала бедствия:

Радиотелефоном
«Терплю бедствие» – 3 раза («MAYDAY» – при международных полетах)
«Я» – 1 раз
Позывной экипажа ВС, 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.

2. Передача сообщения о бедствии:

Радиотелефоном
В первую очередь
«Терплю бедствие» – 3 раза («MAYDAY» – при международных полетах)
«Я» – 1 раз
Позывной экипажа ВС, терпящего бедствие, – 3 раза
Координаты места бедствия – 3 раза
Если позволяет обстановка
Курс полета
Скорость полета
Высота полета

Характер бедствия и требующаяся помощь
Решение командира экипажа и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию
Время местное (по Гринвичу – при международных полетах)

3. Передача сообщения, если опасность миновала:

Радиотелефоном
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие, – 2 раза
Позывной радиостанции, с которой ведется связь, – 2 раза
Слова «Опасность миновала» – 2 раза
Слово «Прием» – 1 раз

4. Передача сообщения после вынужденной посадки (приводнения):

При работе с аварийно-спасательными УКВ радиостанциями экипаж ВС, 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 необходимо работать в течение трех часов, после чего перейти в режим приема.

При наличии у экипажа ВС, потерпевшего бедствие, автоматического радиомаяка типа «Комар» сразу же после приземления (приводнения) с парашютом проверяется работа его передатчика прослушиванием тональных посылок. В этом режиме работа передатчика продолжается в течение трех часов. После этого приемопередатчик необходимо извлечь из надувного баллона радиомаяка, установить антенну и включить его в режим приема.

В дальнейшем в начале каждого часа первых суток осуществляется 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 осуществляется трехкратная передача сообщения о бедствии с переходом после каждой передачи на 3 минуты в режим приема, на остальное время радиостанция выключается.

Сообщение о бедствии, передаваемое после приземления (приводнения), аналогично сообщению, которое передается в воздухе.

Приложение 7
к Авиационным правилам полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

ПЕРЕЧЕНЬ

сигналов воздушного судна – перехватчика и воздушного судна – нарушителя

1. Сигналы-команды, подаваемые воздушным судном – перехватчиком, и сигналы-ответы воздушного судна – нарушителя:

Серия сигналов	Сигналы-команды воздушного судна – перехватчика		Сигналы-ответы воздушного судна – нарушителя	
	значение сигнала-команды	действия экипажа воздушного судна – перехватчика	значение сигнала-ответа	действия экипажа воздушного судна – нарушителя
Первая	Вы перехвачены. Следуйте за мной	Самолеты и вертолеты Днем – находясь немного выше впереди и, как правило, слева от перехватываемого ВС, покачивает с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крены). После	Вас понял, выполняю	Самолеты Днем – покачивание с крыла на крыло и следование за перехватывающим ВС Вертолеты Днем – полет с выполнением

		<p>получения подтверждения принятия сигнала выполняет медленный горизонтальный разворот, как правило, влево с занятием необходимого курса следования</p> <p>Ночью – те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами</p>		<p>поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим ВС</p> <p>Самолеты</p> <p>Ночью – те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами</p> <p>Вертолеты</p> <p>Ночью – полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим ВС</p>
--	--	--	--	--

Примечания к первой серии сигналов:

1. В зависимости от метеорологических условий или препятствий на местности перехватывающее ВС может занять положение немного выше впереди справа от перехватываемого ВС с последующим разворотом вправо и занятием необходимого курса следования.

2. Если перехватываемое ВС не успевает следовать за перехватывающим ВС, то перехватывающее ВС выполняет ряд маневров по схеме «Двумя разворотами на 180 градусов», покачивая с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крены) каждый раз, когда пролетает мимо перехватываемого ВС.

Серия сигналов	Сигналы-команды воздушного судна – перехватчика		Сигналы-ответы воздушного судна – нарушителя	
	значение сигнала-команды	действия экипажа воздушного судна – перехватчика	значение сигнала-ответа	действия экипажа воздушного судна – нарушителя
Вторая	Ваш путь свободен. Можете выполнять полет по плану	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – энергичный маневр ухода от перехватываемого ВС, включающий разворот на 90 градусов и более с набором высоты без пересечения курса следования перехватываемого ВС	Вас понял, выполняю	Самолеты Днем и ночью – покачивание с крыла на крыло Вертолеты Днем и ночью – полет с поочередным выполнением левого и правого кренов
Третья	Выполняйте 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 ВС является вертолет, пролет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) Ночью – те же действия, что	Вас понял, выполняю	Самолеты Днем – выпуск шасси, следование за перехватчиком и, если после пролета над ВПП посадка представляется безопасной, заход на посадку и выполнение посадки Вертолеты Днем – следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар Самолеты

		и днем, и дополнительно – включение и непрерывное горение посадочных фар		Ночью – те же действия, что и днем, и дополнительно включение и непрерывное горение посадочных фар Вертолеты Ночью – следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар
--	--	--	--	--

2. Сигналы-ответы воздушного судна – нарушителя и сигналы-команды воздушного судна – перехватчика:

Серия сигналов	Сигналы-ответы воздушного судна – нарушителя		Сигналы-команды воздушного судна – перехватчика	
	значение сигнала-ответа	действия экипажа воздушного судна – нарушителя	значение сигнала-команды	действия экипажа воздушного судна – перехватчика
Четвертая	Указанный Вами аэродром не соответствует типу ВС, не пригоден для посадки	<p>Самолеты</p> <p>Днем – уборка шасси при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом</p> <p>Ночью – мигание посадочными фарами при пролете над ВПП на высоте не ниже 300 м, но не выше 600 м над уровнем аэродрома и продолжение полета по кругу над аэродромом. Если нет возможности применить мигание посадочными фарами, производить мигание любыми имеющимися огнями</p> <p>Вертолеты</p> <p>Днем – полет над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м, но не выше 100 м над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение полета по кругу</p> <p>Ночью – мигание посадочными фарами и аэронавигационными огнями при пролете над аэродромом (вертолетной посадочной площадкой) на высоте не ниже 50 м, но не выше 100 м над уровнем аэродрома (вертолетной посадочной площадкой) и продолжение</p>	Вас понял, следуйте за мной	<p>Самолеты</p> <p>Днем и ночью – уборка шасси и подача сигналов первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое ВС следовало за перехватчиком)</p> <p>Вертолеты</p> <p>Днем и ночью – подают сигналы первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое ВС следовало за перехватчиком на запасной аэродром или вертолетную посадочную площадку)</p>

		полета по кругу		
Пятая	Не могу выполнить Вашу команду	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	Вас понял, следуйте своим курсом	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – подают сигналы второй серии для перехватывающего ВС (если принято решение прекратить действия по перехвату)
Шестая	Нахожусь в состоянии бедствия	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	Вас понял	Самолеты и вертолеты Днем и ночью – подают сигналы второй серии для перехватывающего ВС