

ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ И МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
30 сентября 2024 г. № 86/24

Об утверждении Авиационных правил по выполнению полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь

На основании части шестой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерство обороны Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Утвердить Авиационные правила по выполнению полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь (прилагаются).

2. Признать утратившими силу:

 постановление Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 1 июня 2004 г. № 7/30 «Об утверждении Авиационных правил полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь»;

 постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 27 января 2009 г. № 13/7 «О внесении изменений и дополнений в постановление Государственного комитета по авиации Республики Беларусь и Министерства обороны Республики Беларусь от 1 июня 2004 г. № 7/30».

3. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

**Министр транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
А.А.Ляхнович**

**Министр обороны
Республики Беларусь
В.Г.Хренин**

СОГЛАСОВАНО

Министерство иностранных дел
Республики Беларусь

Министерство по чрезвычайным
ситуациям Республики Беларусь

Государственный военно-
промышленный комитет
Республики Беларусь

Государственный пограничный
комитет Республики Беларусь

Республиканское государственно-
общественное объединение
«Добровольное общество
содействия армии, авиации и флоту
Республики Беларусь»

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций
Республики Беларусь
и Министерства обороны
Республики Беларусь
30.09.2024 № 86/24

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

по выполнению полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Авиационные правила разработаны в соответствии с Воздушным кодексом Республики Беларусь и Правилами использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденными постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2006 г. № 1471.

2. Настоящие Авиационные правила устанавливают общий порядок выполнения полетов в воздушном пространстве Республики Беларусь воздушных судов, используемых в гражданской, экспериментальной и государственной авиации.

3. Настоящие Авиационные правила распространяются на все летательные аппараты, выполняющие полеты в воздушном пространстве Республики Беларусь.

4. Настоящие Авиационные правила обязательны для выполнения всеми физическими и юридическими лицами, использующими летательные аппараты для полетов, осуществляющими обслуживание (управление) воздушного движения.

5. Для целей настоящих Авиационных правил используются следующие сокращения, если не установлено иное:

БЛА – беспилотный летательный аппарат;

БСПС – бортовая система предупреждения столкновений;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ВПР – высота принятия решения;

ВС – воздушное судно;

использования воздушного пространства Республики Беларусь – использование воздушного пространства;

ГБВС – гражданское беспилотное воздушное судно;

КТА – контрольная точка аэродрома;

ЛА – летательный аппарат;

МВЛ – местные воздушные линии;

МВС – минимальная высота снижения;

ОВД – обслуживание воздушного движения;

ОПВП – особые правила визуальных полетов;

ОрВД – организация воздушного движения;

ПВП – правила визуальных полетов;

ПМУ – приборные метеорологические условия;

ППП – правила полетов по приборам;

РЛС – радиолокационная станция;

РПИ – район полетной информации;

РПП – руководство по производству полетов;
СЛА – сверхлегкий летательный аппарат;
FRA – свободное воздушное пространство;
QNE – давление атмосферное стандартное;
QNH – атмосферное давление, приведенное к среднему уровню моря для стандартной атмосферы;

QFE – атмосферное давление на уровне порога ВПП.

6. Для целей настоящих Авиационных правил применяются термины и их определения в значениях, установленных в Воздушном кодексе Республики Беларусь, Правилах использования воздушного пространства Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения:

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

аэродром назначения – аэродром, на котором посадка ВС предусмотрена планом полета;

аэродромное движение – все движение по площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех 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 и связи, необходимые для организации и выполнения полетов;

аэростат – летательный аппарат легче воздуха, использующий для полета подъемную силу заключенного в оболочке газа (или нагретого воздуха) с плотностью меньшей, чем плотность окружающего воздуха. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

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

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 воздушного судна с линии старта на земной (водной) или искусственной поверхности (момента отделения от указанной поверхности при вертикальном взлете) до момента набора установленных высоты и скорости полета применительно к конкретному типу воздушного судна;

взлетно-посадочная полоса – основная часть летной полосы аэродрома, предназначенная для обеспечения разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов;

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;

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

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

высота принятия решения – высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случае, если до достижения этой высоты командиром 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;

высота рельефа – абсолютная высота рельефа местности;

давление атмосферное стандартное – значение давления 1013,25 гектопаскаля (760 миллиметров ртутного столба, или 1013,25 миллибара, или 29,92 дюйма ртутного столба);

давление на аэродроме – атмосферное давление на уровне рабочего порога взлетно-посадочной полосы аэродрома;

давление на аэродроме (в пункте), приведенное к среднему уровню моря, – атмосферное давление, при установке которого на шкале барометрического высотомера превышение аэродрома (пункта) совпадает с его абсолютной высотой;

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

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;

командир ВС – гражданин, имеющий в предусмотренных законодательством случаях сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления ВС определенного типа;

контрольная точка аэродрома – условная точка на аэродроме, являющаяся, как правило, геометрическим центром главной взлетно-посадочной полосы и определяющая географическое местоположение аэродрома;

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;

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

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

минимальная высота снижения – высота, установленная для неточного захода на посадку, ниже которой снижение не может производиться без наличия визуального контакта с ориентирами;

неточный заход на посадку и посадка – заход на посадку и посадка по приборам с использованием бокового наведения, но без использования вертикального наведения;

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);

передача «Блиндом» – передача от 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;

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

перрон – часть летного поля аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, почты и грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания;

пилотаж – преднамеренно выполняемые ВС маневры, характеризующиеся изменением его пространственного положения и режима полета. По степени сложности пилотаж подразделяется на простой, сложный и высший, а по количеству участвующих в нем воздушных судов – на одиночный и групповой;

плановая таблица полетов – документ, в котором графически и текстуально изложены (отражены) решение на проведение полетов и задания экипажам ВС при полетах в государственной и экспериментальной авиации;

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

полет визуальный – полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение ВС и его местоположение определяются его экипажем визуально по естественному горизонту и земным ориентирам;

полет по приборам – полет, выполняемый в условиях, когда пространственное положение ВС и его местоположение определяются его экипажем полностью или частично по пилотажным и навигационным приборам;

полетный лист – документ, являющийся основанием для выполнения перелетов и специальных полетов;

порог ВПП – начало участка взлетно-посадочной полосы, который может использоваться для посадки;

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

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;

превышение аэродрома – высота самой высокой точки ВПП относительно среднего уровня моря, которая при наличии нескольких ВПП выбирается по наивысшему значению;

предпосадочная прямая – заключительная часть схемы захода на посадку от точки выхода из четвертого разворота до точки приземления;

препятствие – неподвижный (временный или постоянный) или подвижный объект (или его часть), который размещен в зоне, предназначенной для наземного движения воздушных судов по поверхности (в том числе в пределах летной полосы или летного поля, при условии, что данный объект не является ломкой конструкцией), а также в пределах приаэродромной территории и который по своим планово-высотным характеристикам может представлять угрозу безопасности полетов;

приборные метеорологические условия – метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости и высоты нижней границы облаков, при которых полет выполняется по правилам полетов по приборам, а также по правилам визуальных полетов под облаками для государственной авиации;

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

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

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

сверхлегкий летательный аппарат – ЛА, в том числе любительской конструкции, с максимальной взлетной массой не более 750 кг;

суперлегкое воздушное судно – очень легкое ВС, которое предназначено для пилотируемых полетов с одним человеком на борту и безмоторный вариант которого имеет массу конструкции менее 70 кг, а моторный – менее 115 кг (без учета массы поплавков и авиационных средств спасания);

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

чрезвычайная ситуация – обстановка, сложившаяся на определенной территории в результате промышленной аварии, иной опасной ситуации техногенного характера, катастрофы, опасного природного явления, стихийного или иного бедствия, которые повлекли или могут повлечь за собой человеческие жертвы, причинение вреда здоровью людей или окружающей среде, значительный материальный ущерб и нарушение условий жизнедеятельности людей;

эшелонирование боковое – расположение ВС на одной высоте на безопасных интервалах по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

эшелонирование вертикальное – расположение ВС по высоте на безопасных интервалах.

ГЛАВА 2

ВИДЫ ПОЛЕТОВ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

7. Полеты ЛА в воздушном пространстве Республики Беларусь подразделяются:

7.1. по правилам выполнения на:

полеты по ППП;

полеты по ПВП;

полеты по ОПВП (для гражданской авиации);

7.2. 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 ОВД, а также в воздушном пространстве FRA;

маршрутные – полеты, выполняемые вне маршрутов ОВД и воздушного пространства FRA;

маршрутно-трассовые – полеты, выполняемые по маршрутам ОВД и воздушного пространства FRA;

другие полеты, выполняемые в специально установленных зонах и районах;

7.3. по метеорологическим условиям выполнения:

в визуальных метеорологических условиях;

в приборных метеорологических условиях;

- 7.4. по количеству ЛА на:
одиночные полеты;
групповые полеты;
- 7.5. 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;
- 7.6. по физико-географическим условиям, месту и способам выполнения:
над равнинной и холмистой местностью;
над водной поверхностью;
- 7.7. 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;
в стратосфере – выше 12 000 м.

ГЛАВА 3

МИНИМУМЫ ВЫПОЛНЕНИЯ ПОЛЕТОВ

8. 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.

9. Минимум аэродрома для взлета ВС устанавливается по минимально допустимому значению дальности видимости на ВПП (видимости), при котором разрешается выполнять взлет.

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

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

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

13. 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.

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

15. 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.

16. Минимум вида авиационных работ устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ.

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

ГЛАВА 4

БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНЫ) ПОЛЕТА

18. Для обеспечения безопасности полетов ЛА рассчитываются следующие безопасные высоты и эшелоны полета:

- безопасная высота круга полетов над аэродромом (при его наличии);
- безопасная высота полета в районе аэродрома;
- безопасная высота полета нижнего (безопасного) эшелона;
- нижний (безопасный) эшелон полета в воздушном пространстве Республики Беларусь.

19. Безопасная высота круга полетов над аэродромом определяется с таким расчетом, чтобы истинная высота полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) в полосе шириной 10 км (по 5 км в обе стороны от оси маршрута полета по кругу) 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 над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием) была не менее 300 м.

Если разница в высотах препятствий в указанном районе составляет 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.

21. Высоты наивысших препятствий определяются относительно порога ВПП, имеющего меньшее превышение, и округляются в сторону увеличения до значений, кратных 10 м.

Безопасная высота полета 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.

22. Полеты на высотах ниже нижнего (безопасного) эшелона по ПВП, а также по ППП с использованием средств огибания рельефа местности выполняются на минимальной допустимой высоте полета в соответствии с заданием на полет.

ГЛАВА 5

РАСЧЕТ БЕЗОПАСНЫХ ВЫСОТ (ЭШЕЛОНОВ) ПОЛЕТА

23. Безопасная высота круга полетов над аэродромом рассчитывается по формуле

$$H_{\text{без.кр}} = H_{\text{ист}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_{\text{т}}, \text{ где:}$$

23.1. $H_{\text{ист}}$ – значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием (запас высоты над препятствием), м:

- не менее 100 м при полетах по ПВП;
- не менее 200 м при полетах по ППП;

23.2. $\Delta H_{\text{преп}}$ – 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;

23.3. ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, определяемое по навигационной линейке или по формуле

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

где $\text{Ниспр} = \text{Нист} + \Delta H_{\text{преп}}$;

t_0 – температура воздуха на аэродроме в градусах Цельсия.

24. Учитывается минимальная температура воздуха на аэродроме, отмеченная за многолетний период наблюдения. Допускается вместо единой безопасной высоты, рассчитанной для минимальной температуры воздуха на аэродроме, отмеченной за многолетний период наблюдения, устанавливать безопасные высоты для нескольких диапазонов температур. При этом:

расчет значения методической температурной поправки высотомера ведется для минимальной температуры соответствующего диапазона;

минимальной температурой нижнего диапазона должна являться минимальная температура воздуха на аэродроме, отмеченная за многолетний период наблюдения.

При выполнении полетов используется безопасная высота, соответствующая минимальной прогнозируемой температуре воздуха на аэродроме в период выполнения полетов.

25. Безопасная высота полета в районе аэродрома рассчитывается по формуле

$$\text{Нбез. р-на аэр} = 300 + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t, \text{ где:}$$

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

25.2. $\Delta H_{\text{преп}}$ – 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;

25.3. ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, определяемое по навигационной линейке или по формуле, м,

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

где $\text{Ниспр} = 300 + \Delta H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}}$;

t_0 – температура воздуха на аэродроме в градусах Цельсия.

26. Безопасная высота полета нижнего (безопасного) эшелона рассчитывается по формуле

$$\text{Нниж.без.эш} = \text{Нист} + \text{Нрел} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t, \text{ где:}$$

26.1. Нист – установленное значение истинной высоты полета над наивысшим препятствием:

при скорости полета 300 км/час и менее – не менее 100 м;

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

26.2. Нрел – значение абсолютной высоты наивысшей точки рельефа местности на участке маршрута (МВЛ) в пределах полосы учета;

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

26.4. ΔH_t – значение методической температурной поправки высотомера, определяемое по навигационной линейке или по формуле, м,

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

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

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

27. Нижний (безопасный) эшелон полета в воздушном пространстве Республики Беларусь рассчитывается по формуле

$$H_{\text{без.эш}} > H_{\text{ист}} + H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}} - \Delta H_t + (760 - P_{\text{прив мин}}) \times 11, \text{ где:}$$

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

27.2. Нрел – 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;

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

27.4. 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 $H_{\text{испр}} = H_{\text{ист}} + H_{\text{рел}} + \Delta H_{\text{преп}}$;

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

27.5. $P_{\text{прив мин}}$ – 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, миллиметров ртутного столба.

28. Высота (эшелон) полета при установке на шкале давлений барометрического высотомера атмосферного давления на аэродроме рассчитывается по формуле:

28.1. 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;

Раэр – атмосферное давление на аэродроме, миллиметров ртутного столба;
28.2. при полете по маршруту на высоте ниже нижнего эшелона:

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

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

$P_{прив\ мин}$ – 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, миллиметров ртутного столба;

$P_{аэр}$ – атмосферное давление на аэродроме, миллиметров ртутного столба.

ГЛАВА 6

ВЫДЕРЖИВАНИЕ И ИЗМЕНЕНИЕ ВЫСОТЫ (ЭШЕЛОНА) ПОЛЕТА. ПРАВИЛА УСТАНОВКИ ШКАЛЫ ДАВЛЕНИЯ БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ВЫСОТОМЕРА

29. Полет ЛА выполняется на высоте (эшелоне) полета с учетом летно-технических характеристик и оборудования, препятствий на местности, а также воздушной, метеорологической и орнитологической обстановки.

30. Вход ЛА на маршрут, указанный в плане полета, уход ЛА с маршрута, указанного в плане полета, и их пересечение производятся на предварительно согласованной с органом ОВД (управления полетами) высоте (эшелоне).

31. На этапах набора, снижения и при выполнении установленных процедур маневрирования в контролируемом ВП соблюдается заданный профиль полета для обеспечения своевременного занятия заданных органом ОВД (органом управления полетов) эшелонов (высот) к назначенному рубежу.

32. Высота (эшелон) полета определяется и выдерживается экипажем ВС по барометрическому высотомеру с учетом суммарных поправок в соответствии с расчетами безопасных высот (эшелонов) полета, а при полетах на предельно малых высотах – по барометрическому высотомеру и (или) по радиовысотомеру (при его наличии).

33. Изменение высоты (эшелона) полета допускается с разрешения органа ОВД (органа управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полетом данного ВС.

34. Полеты выполняются относительно следующих изобарических поверхностей:
соответствующих стандартному давлению (QNE) (при полетах от минимального безопасного эшелона, эшелона перехода и выше с заранее определенным значением 760 мм ртутного столба, или 1013,2 гПа, устанавливающим единый уровень отсчета барометрической высоты);

по атмосферному давлению на аэродроме (QNH), приведенному к среднему уровню моря (применяется уровень Балтийского моря) по стандартной атмосфере;

соответствующих давлению на ВПП аэродрома (QFE) (при полетах в районе аэродрома от уровня превышения аэродрома (вертодрома) до высоты перехода);

соответствующих единому для маршрута (района) полета минимальному давлению (QNH) района, минимальному из приведенных к среднему уровню моря по стандартной атмосфере фактических давлений в пределах района полетной информации или его части.

35. После взлета в процессе набора высоты перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме (давление на аэродроме, приведенное к среднему уровню моря) на стандартное давление производится при пересечении высоты перехода.

36. В процессе снижения для захода на посадку перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление на аэродроме (давление

на аэродроме, приведенное к среднему уровню моря) производится при пересечении эшелона перехода.

37. В контролируемом воздушном пространстве для обеспечения бесступенчатого профиля снижения установка на шкале давления высотомера значения QFE или QNH производится после получения разрешения для захода на посадку и бесступенчатого снижения.

38. Полеты ЛА в переходном слое в горизонтальном полете не допускаются.

39. Для полета по маршруту ниже эшелона перехода перевод шкалы давления барометрического высотомера с давления на аэродроме на минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря, производится при пересечении контрольной точки или рубежа диспетчерской зоны (зоны управления).

40. При подходе к аэродрому посадки на высоте ниже эшелона перехода перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к среднему уровню моря, на давление на аэродроме производится при пересечении контрольного пункта или рубежа диспетчерской зоны (зоны управления) по указанию органа ОВД (управления полетами).

41. При наборе заданного эшелона полета ВС, выполнявшим полет по маршруту ОВД ниже эшелона перехода, перевод шкалы давления барометрического высотомера с минимального давления, приведенного к среднему уровню моря, на стандартное давление производится на высоте перехода.

42. При снижении ВС с эшелона полета до высоты полета по маршруту ОВД ниже эшелона перехода перевод шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря, осуществляется на эшелоне перехода по указанию органа ОВД (управления полетами).

43. Значение минимального давления, приведенного к уровню моря (давления на аэродроме, посадочной площадке), экипажу ВС сообщает орган ОВД (орган управления полетами), осуществляющий обслуживание (управление) полета данного ВС.

44. На неконтролируемом органом ОВД (управления полетами) аэродроме (посадочной площадке) барометрическое давление экипажу ВС не сообщается, посадка производится по QNH.

45. Перед выполнением вылета с неконтролируемого органом ОВД (управления полетами) аэродрома (посадочной площадки) барометрическое давление экипажу ВС не сообщается, установка шкалы давления барометрического высотомера производится:

для взлета по QFE – установкой на шкале давления барометрического высотомера нулевого значения высоты;

для взлета по QNH – установкой на высотомере значения абсолютной высоты аэродрома (посадочной площадки).

46. На ВС с одним барометрическим высотомером заданный эшелон выдерживается:

при полете на эшелоне с посадкой на аэродроме вылета – по барометрическому высотомеру, установленному на нулевое положение перед взлетом (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая заданному эшелону, определяется согласно расчету безопасных высот (эшелонов) полета и доводится до органа ОВД (управления полетами) и экипажей ВС;

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

47. При полете на высоте ниже эшелона перехода заданная высота полета выдерживается по барометрическому высотомеру, установленному перед взлетом на нулевое

положение (по давлению на аэродроме). В этом случае высота полета, соответствующая высоте полета по минимальному атмосферному давлению, приведенному к среднему уровню моря, рассчитывается согласно расчету безопасных высот (эшелонов) полета и доводится до органа ОВД (управления полетами) и экипажей ВС.

ГЛАВА 7

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ ПОЛЕТОВ

48. Очередность взлета ЛА определяется плановой таблицей полетов, суточным планом полетов. Полеты по утвержденной плановой таблице полетов допускается выполнять без полетных листов.

49. Экипаж ВС (внешний пилот, оператор БЛА) выполняет полет (управляет ГБВС, БЛА) в соответствии с заданием на полет в установленных границах используемых элементов структуры воздушного пространства с выдерживанием заданных режимов полета.

50. Не допускается вмешиваться в действия экипажа ВС, изменять утвержденное задание на полет и порядок выполнения полетного задания. Допускается изменение задания на полет только решением должностного лица, подписавшего задание на полет, или его прямого начальника.

51. При определении очередности посадки органами ОВД (органами управления полетами) приоритет предоставляется 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.

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

53. ЛА, выполняющие посадку или находящиеся на конечном этапе захода на посадку, пользуются приоритетом по отношению к ЛА, выполняющим вылет.

54. При полете на предпосадочной прямой командир ВС (внешний пилот, оператор БЛА) должен 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 ЛА в пространстве, параметры его движения не обеспечивают выполнение безопасной посадки;

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

55. ЛА, выполняющее полет на заданном эшелоне (высоте), при прочих равных условиях имеет преимущество перед ЛА, командир которого просит разрешение на занятие этого эшелона (высоты) полета.

56. При полетах ЛА на пересекающихся курсах на одном и том же эшелоне (высоте) командир ЛА:

- наблюдающий ЛА слева, – производит снижение;

наблюдающий ЛА справа, – производит набор высоты полета так, чтобы разность высот обеспечивала безопасное расхождение ЛА.

При невозможности изменить высоту полета маневром в горизонтальной плоскости обеспечивается безопасное расхождение ЛА.

57. 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 командир ВС должен держать другое ВС в поле зрения.

58. Если ВС оборудовано БСПС, сообщения по разрешению угрозы столкновения, выдаваемые оборудованием БСПС, являются приоритетными по отношению к указаниям органа ОВД (управления полетами). О принятых маневрах командир ВС докладывает органу ОВД (управления полетами), под обслуживанием (управлением) которого находится.

59. Для выполнения маневра обгона впереди летящего ВС, выполняющего полет по ППП, решением органа ОВД (управления полетами) обгоняющему ВС допускается выделение не занятого другими ВС ближайшего попутного или встречного эшелона полета.

60. 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. При этом соблюдаются безопасные интервалы эшелонирования.

61. При полете по кругу обгон впереди летящего ЛА выполняется с внешней стороны круга с соблюдением интервалов бокового эшелонирования.

62. При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе авиационной техники и в целях обеспечения безопасности полета на заданной высоте (эшелоне) командиру ВС предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета с отворотом вправо на 30 градусов от маршрута ОВД или маршрута полетов с немедленным докладом об этом органу ОВД (органу управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного ВС.

63. ВС, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь планерам, аэростатам, а также ВС, буксирующим другие ВС или какие-либо предметы.

64. Полеты для выполнения боевых и специальных (служебных) задач в целях отражения воздушного нападения, пресечения акта терроризма, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь, предотвращения и прекращения нарушений требований, изложенных в Правилах использования воздушного пространства Республики Беларусь, обеспечения пограничной безопасности Республики Беларусь, проведения оперативно-розыскных мероприятий, проведения проверок по заявлениям (сообщениям) о преступлениях, следственных и иных процессуальных действий, поиска экипажей ВС и ВС, потерпевших бедствие, оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью граждан, выполнения специальных заданий, связанных с обеспечением общественной безопасности и правопорядка, допускаются к выполнению с отступлением от настоящих Авиационных правил.

ГЛАВА 8

ДВИЖЕНИЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ПО РАБОЧЕЙ ПЛОЩАДИ АЭРОДРОМА

65. Движение ЛА по рабочей площади аэродрома осуществляется в порядке, определенном инструкцией по производству полетов на аэродроме, схемой наземного

движения (схемой движения по аэродрому), установленными маршрутами руления и в соответствии с разрешениями органов ОВД (управления полетами).

66. В период между заходом и восходом солнца на ЛА включаются:

аэронавигационные огни;

рулежный свет фар;

огни, предназначенные для указания габаритов их конструкции;

огни (при их наличии), обозначающие работу двигателей.

67. Допускается уменьшение командиром ВС интенсивности или отключение проблесковых огней, если они:

отрицательно влияют или могут оказать негативное воздействие на качество выполнения его обязанностей;

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

68. Спуск гидросамолетов на воду с места стоянки на берегу и подъем их с воды производятся только по оборудованным спускам рулением на двигателях или буксировкой. Выход гидросамолетов на старт и возвращение на якорную стоянку осуществляются рулением или буксировкой.

Выбор скорости руления (глиссирования) гидросамолета, если не было специального указания, предоставляется командиру ВС.

ГЛАВА 9 ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

69. Полеты по ПВП выполняются в визуальных (приборных – для государственной авиации) метеорологических условиях днем и ночью с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС.

70. В равнинной и холмистой местности полеты по ПВП под облаками выполняются на расстоянии не менее 50 м от нижней границы облаков.

71. При полете по ПВП обход препятствий, наблюдаемых впереди по курсу ЛА и превышающих высоту его полета, осуществляется, как правило, справа от препятствий на удалении не менее 500 м (1640 футов).

72. При невозможности выполнения полета по ПВП командир ВС переходит на выполнение полета по ППП при наличии соответствующего допуска. Командир ВС, не имеющий допуска к полетам по ППП, возвращается на аэродром вылета или производит посадку на ближайшем запасном аэродроме.

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

74. Командир ВС своевременно докладывает органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

ГЛАВА 10 ОСОБЫЕ ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

75. ОПВП применяются днем и ночью для выполнения срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ, а также учебных и тренировочных полетов на ВС со скоростью полета до 250 км/ч (140 узлов). Полеты по ОПВП выполняются при метеоусловиях в соответствии

с минимальными метеорологическими условиями и запасами высот над препятствиями при полетах по ОПВП (все классы воздушного пространства) согласно приложению 1.

Зона учета препятствий при расчете безопасной высоты полета в узловом диспетчерском районе вне диспетчерской зоны составляет при полете днем – по 5 км, ночью – по 10 км в обе стороны от оси маршрута.

При полетах по маршрутам ОВД ширина зоны пролета препятствий составляет днем – по 5 км, ночью – по 25 км в обе стороны от оси маршрута.

76. ОПВП предусматривают:

пилотирование ВС по линии естественного горизонта с одновременным контролем по приборам за его пространственным положением;

соблюдение экипажем ВС интервалов горизонтального и вертикального эшелонирования, установленных для ПВП с другими ВС, следующими по ПВП (ОПВП) в воздушном пространстве класса С и Е, а также с ВС, следующими по ППП в воздушном пространстве класса Е;

выдерживание заданного эшелона (высоты) полета с учетом высоты искусственных препятствий;

определение местоположения ВС визуально по наземным ориентирам и с использованием имеющихся навигационных средств;

обеспечение органами ОВД интервалов эшелонирования с другими ВС, следующими по ППП в воздушном пространстве класса С;

наличие оборудования ВС для полетов по приборам и допуск командира ВС к полетам по ППП.

77. При полетах по ОПВП маршрут полета, как правило, выбирается через характерные ориентиры, легко опознаваемые в условиях ограниченной видимости и ночью, таким образом, чтобы обеспечивался обход искусственных препятствий на удалении не менее 5 км днем и 10 км ночью.

78. Полеты по ОПВП выполняются при наличии двусторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем ВС.

79. При выполнении полета по ОПВП командир ВС:

выдерживает безопасную (заданную) высоту полета;

выдерживает намеченную линию пути с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств;

докладывает соответствующему органу ОВД об отклонении от плана полета;

информирует соответствующий орган ОВД о местоположении ВС и метеорологической (при необходимости) обстановке;

выполняет указания органа ОВД в контролируемом воздушном пространстве.

ГЛАВА 11

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

80. Полеты по ППП выполняются днем и ночью.

81. На ВС, не оборудованных для полетов по приборам, выполнять полеты по ППП не допускается.

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

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

ГЛАВА 12

ПОЛЕТЫ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА)

84. Полеты в районе аэродрома (аэроузла) выполняются согласно установленным схемам выхода и набора высоты после взлета, снижения и захода на посадку, выполнения полета над аэродромом.

85. Для аэродромов гражданской авиации разрабатываются и публикуются в документах аэронавигационной информации маршруты прибытия и маршруты вылета.

86. Высота полета по кругу должна быть не ниже безопасной высоты круга полетов над аэродромом, рассчитываемой в соответствии с пунктом 23 настоящих Авиационных правил, и устанавливается кратной 100 м (300 футов).

87. Изменение траектории полета по кругу и обгон с внутренней стороны круга разрешаются органом ОВД (управления полетами) аэродрома только ЛА, выполняющим внеочередную посадку.

88. Вход ЛА в район аэродрома (диспетчерскую зону) без разрешения органа ОВД (управления полетами) данного аэродрома не допускается.

89. Командир ВС (внешний пилот, оператор БЛА) после посадки обеспечивает освобождение ВПП и докладывает об этом органу ОВД (управления полетами) аэродрома.

90. Полеты в зоне ожидания осуществляются по установленным схемам полетов в зоне ожидания на эшелонах и высотах в соответствии с установленными интервалами вертикального эшелонирования в соответствии со схемой полетов ВС в зонах ожидания согласно приложению 2.

91. Изменение высоты (эшелона) полета в зоне ожидания выполняется с разрешения органа ОВД (управления полетами), осуществляющего обслуживание (управление) полета данного ВС.

92. Если ЛА, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир ВС (внешний пилот, оператор БЛА) сообщает об этом органу ОВД (управления полетами), который с учетом воздушной обстановки обеспечивает внеочередную посадку, указав командиру ВС (внешнему пилоту, оператору БЛА) порядок снижения и захода на посадку.

ГЛАВА 13

ПОЛЕТЫ ВБЛИЗИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

93. При полетах в пограничной зоне вблизи Государственной границы Республики Беларусь вынужденные отклонения от маршрута полета ЛА выполняют, как правило, вглубь территории Республики Беларусь с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами).

94. Пересечение Государственной границы Республики Беларусь ВС при выполнении международных полетов осуществляется по маршрутам ОВД или вне их.

ГЛАВА 14

ПОЛЕТЫ В РАЙОНАХ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

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

96. Высоты (эшелоны) полета, занятые ЛА, выполняющими авиационные работы в районе авиационных работ, должны быть свободны от других ЛА.

97. Командиром ВС (внешним пилотом, оператором БЛА), выполняющим авиационные работы, допускается изменение маршрута полета и места посадки в пределах района

авиационных работ с предварительным уведомлением об этом органа ОВД (управления полетами).

ГЛАВА 15

ПОЛЕТЫ НА ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПРИ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЯХ, КАТАСТРОФАХ, АВАРИЙНЫХ И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ И В ДРУГИХ СЛУЧАЯХ, УГРОЖАЮЩИХ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ ЛЮДЕЙ

98. Полеты ЛА на оказание помощи при стихийных бедствиях, катастрофах, аварийных и чрезвычайных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей, выполняются по ПВП, ППП с ограничениями, установленными минимумами командира ВС.

ГЛАВА 16

ПОЛЕТЫ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПОИСКОВЫХ И АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ

99. Командир ВС, принявший сигнал бедствия другого ВС, судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону чрезвычайной ситуации либо находящихся в опасности людей, сообщает об этом органу ОВД (управления полетами), оказывает возможную помощь, не создающую угрозы для безопасности пассажиров, членов экипажа и ВС, следует указаниям органа ОВД (управления полетами) и в случаях, когда он в состоянии это осуществить, выполняет следующие действия:

99.1. ведет наблюдение за воздушным или надводным судном, терпящим бедствие;

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

99.3. по возможности сообщает органу ОВД (управления полетами):

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

местоположение воздушного или надводного судна, терпящего бедствие, 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 членов экипажа ВС (пассажиров).

ГЛАВА 17

ПОЛЕТЫ ВЕРТОЛЕТОВ

100. Полеты вертолетов выполняются с аэродромов, вертодромов или посадочных площадок.

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

102. 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.

При рулении вертолета расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

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.

103. Висение 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.

Разрешаются взлет и посадка в той части ВПП, где метеоусловия соответствуют его минимуму.

104. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеоявлениями командиру вертолета разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается при метеоусловиях, соответствующих минимуму командира вертолета для взлета и полета по разрешению органа ОВД (управления полетами).

105. Не допускаются висение, взлет и посадка в снежном (пыльном) вихре при отсутствии вертикальной или горизонтальной видимости.

ГЛАВА 18 ПОЛЕТЫ ГИДРОСАМОЛЕТОВ

106. Полеты гидросамолетов выполняются с гидроаэродромов. Границы акватории гидроаэродрома устанавливаются с учетом обеспечения безопасности взлета и посадки и обозначаются ограничительными буйами и вехами, ночью – огнями.

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

108. 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.

109. Посадку на воду ночью вне гидроаэродрома допускается выполнять при соответствующей оснащенности места приводнения светотехническими средствами, установленными на плавательных средствах, или сбросом их с ВС.

110. Взлет и посадка гидросамолетов на воду при наличии льдин или других предметов, плавающих в зоне взлета и посадки, не допускаются.

ГЛАВА 19 ПОЛЕТЫ СВЕРХЛЕГКИХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

111. Полеты СЛА выполняются с:

аэродромов;

посадочных площадок, для которых установлены постоянные элементы структуры;

площадок, для которых не установлены постоянные элементы структуры.

112. Полеты СЛА в зависимости от их цели, задания, а также установленного оборудования могут выполняться с радиосвязью или без радиосвязи. При выполнении таких полетов управление с земли осуществляется знаками и сигналами в соответствии с сигналами для аэродромного движения согласно приложению 3 и сигналами, регулирующими движение воздушных судов на земле, согласно приложению 4.

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.

113. При выборе площадки, для которой не установлены постоянные элементы структуры, для выполнения полетов на суперлегких ВС руководствуются следующими критериями:

- площадка должна быть удалена от опасных и запретных зон структуры воздушного пространства не менее чем на 3 км;

- текущее состояние площадки должно обеспечивать безопасные взлет и посадку;

- минимальное удаление места взлета от линий электропередачи и иных высотных препятствий по бокам и сзади должно составлять не менее 100 м;

- при использовании средств механизированного старта площадка должна обеспечивать их размещение, а также безопасное движение и прохождение буксировочного троса по всей траектории взлета.

Площадка выбирается с учетом направления и силы ветра по высотам с учетом сноса при наборе и сбросе высоты в термических потоках. По предполагаемому направлению сноса в обязательном порядке должно находиться не менее одной площадки, подобранной с воздуха, соответствующей требованиям к площадке для полетов суперлегких ВС и подбираемой пилотом в полете путем визуального осмотра и оценки ее состояния для безопасного приземления.

Метеорологические условия в период использования площадки должны соответствовать следующим требованиям безопасности полетов:

- направление ветра должно быть встречным относительно вектора предполагаемого взлета в пределах ± 45 градусов;

- сила ветра не должна превышать допустимые эксплуатационные параметры суперлегких ВС (ветер до 5 м/с с возможными порывами до 8 м/с).

114. Суперлегкие ВС выполняют полеты:

- между восходом и заходом солнца;

- в ПМУ и в дневное время при высоте нижней границы облаков не менее 300 м и горизонтальной видимости не менее 5000 м;

- в выделенных в установленном порядке районах полетов;

- с использованием аэродромов, посадочных площадок, в том числе площадок, для которых не установлены постоянные элементы структуры. На площадках, для которых не установлены постоянные элементы структуры, обязательно наличие ветроуказателя (колдуна);

- при наличии на посадочной площадке (площадке) руководителя полетов (помощника руководителя полетов).

В полете моторные СЛА должны уступать путь безмоторным.

115. При выполнении полетов на СЛА не допускается эксплуатировать их таким образом, чтобы это создавало опасность другим лицам или объектам, над застроенными участками населенных пунктов, промышленными объектами, над скоплением людей, а также в зоне вероятной грозовой активности.

ГЛАВА 20

ПОЛЕТЫ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ И ГРАЖДАНСКИХ БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

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

ГЛАВА 21

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

117. Полеты в условиях обледенения выполняются на ВС, оборудованных противообледенительной системой. Полеты в условиях обледенения с неисправной или не включенной противообледенительной системой не допускаются.

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

119. В случаях, когда обледенение угрожает безопасности полета, командир ВС принимает все возможные меры для немедленного выхода из опасной зоны с докладом соответствующему органу ОВД (управления полетами), который с учетом воздушной обстановки обеспечивает экипажу ВС необходимые условия полета.

120. Полеты пилотируемых аэростатов в условиях обледенения не допускаются. При появлении признаков обледенения экипаж пилотируемого аэростата незамедлительно выполняет посадку с подбором площадки.

ГЛАВА 22

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ГРОЗОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СИЛЬНЫХ ЛИВНЕВЫХ ОСАДКОВ

121. При подходе ВС к зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков командир ВС (внешний пилот, оператор БЛА) оценивает возможность продолжения полета и принимает решение на обход зоны грозовой деятельности и сильных ливневых осадков, согласовав свои действия с органом ОВД (управления полетами).

122. ВС (ГБВС, БЛА) не допускается преднамеренно входить в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки.

123. Не допускаются полеты по ППП в зоне грозовой деятельности и сильных ливневых осадков без наличия бортовых РЛС обнаружения грозовых очагов при отсутствии радиолокационного наблюдения за облачностью органом ОВД (управления полетами).

124. Обход кучево-дождевых, грозовых 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 радиотехнических средств (РЛС), 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.

125. При обнаружении в полете кучево-дождевых (грозовых) и мощно-кучевых облаков бортовыми РЛС разрешается обходить эти облака на удалении не менее 10 км от ближней границы отметки облака на экране РЛС. Пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами производится в том месте, где расстояние между границами отметок облаков на экране РЛС не менее 30 км.

126. При полетах по ПВП обход кучево-дождевых (грозовых) и мощно-кучевых облаков на заданной высоте (эшелоне) осуществляется на безопасном удалении, исключающем попадание ВС в кучево-дождевые (грозовые) и мощно-кучевые облака.

127. На ВС, оборудованных бортовой РЛС, допускается пролет между двумя кучево-дождевыми, грозовыми или мощно-кучевыми облаками, если расстояние между засветками не менее 30 км.

128. Полеты над кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками выполняются на высоте (эшелоне) полета, обеспечивающей пролет ВС над верхней границей облаков с превышением не менее 500 м (1 640 футов).

129. Полеты под кучево-дождевыми (грозовыми) и мощно-кучевыми облаками при крайней необходимости выполняются 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 (600 футов).

130. При невозможности обойти кучево-дождевую (грозовую) и мощно-кучевую облачность командир ВС по согласованию с органом ОВД (управления полетами) прекращает выполнение задания на полет и следует на запасной аэродром.

131. В случае непреднамеренного попадания ВС (ГБВС, БЛА) в кучево-дождевую (грозовую), мощно-кучевую облачность и сильные ливневые осадки командир ВС (внешний пилот, оператор БЛА) принимает меры к немедленному выходу из них.

132. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях грозовой деятельности и ливневых осадков не выполняются.

ГЛАВА 23

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ТУРБУЛЕНТНОСТИ ВОЗДУХА

133. В случае попадания в зону сильной турбулентности командир ВС докладывает об этом соответствующему органу ОВД (управления полетами), принимает меры по выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности сделать это – производит посадку на запасном аэродроме.

134. При попадании ВС в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, командир ВС имеет право изменить высоту (эшелон) полета, действуя в соответствии с пунктом 58 настоящих Авиационных правил.

135. Воронкообразное облако (вихрь, смерч, торнадо), обнаруживаемое визуально, необходимо обходить на безопасном удалении, исключая попадание в него ВС. Проход над вихрями, смерчами, торнадо не выполняется.

136. Полеты пилотируемых аэростатов и СЛА в условиях сильной турбулентности воздуха (болтанки) не выполняются. При возникновении болтанки экипажи пилотируемых аэростатов, СЛА производят посадку на ближайшую пригодную для этого площадку или аэродром.

ГЛАВА 24

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ПЫЛЬНОЙ БУРИ

137. При встрече с пыльной бурей командир ВС докладывает об этом органу ОВД (управления полетами), обходит ее или проходит над ней.

138. В случае попадания в пыльную бурю командир ВС, выполняющий полет по ПВП, переходит на полет по ППП и выходит из пыльной бури, доложив об этом и об условиях полета соответствующему органу ОВД (управления полетами).

139. Полеты на малых и предельно малых высотах через зоны пыльной бури не выполняются.

140. Посадка в условиях пыльной бури не производится. В этих случаях разрешается произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха, вне зоны пыльной бури.

141. Полеты ГБВС, БЛА и СЛА в условиях пыльной бури не выполняются.

ГЛАВА 25

ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ СЛОЖНОЙ ОРНИТОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ

142. Перед принятием решения на вылет командир ВС (внешний пилот, оператор БЛА) учитывает информацию органа ОВД (управления полетами) об орнитологической обстановке в районе аэродрома и на маршруте полета.

143. Перед выполнением взлета, получив информацию от органа ОВД (управления полетами) об усложнении орнитологической обстановки, командир ВС (внешний пилот, оператор БЛА) оценивает возможность выполнения полета. Взлет в этих условиях выполняется, как правило, с включенными фарами.

144. В случае обнаружения птиц на траектории полета экипаж ВС обходит их стороной или пролетает над ними.

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

- повысить осматриваемость;

- включить (выпустить) фары;

- повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);

- при высокой вероятности столкновения с птицами уйти на второй круг.

ГЛАВА 26

ПОЛЕТЫ НА МАЛЫХ И ПРЕДЕЛЬНО МАЛЫХ ВЫСОТАХ

146. Полеты на малых и предельно малых высотах выполняются по ПВП и ППП.

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

148. Командир ВС, не оборудованного для пилотирования по ППП, в случае попадания в метеоусловия, не обеспечивающие дальнейшее пилотирование по ПВП, принимает меры по выходу из них или производит посадку на ближайшую пригодную для этого площадку или аэродром.

149. 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 27

ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ СВЯЗАННЫЕ С АКТОМ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА

150. Экипаж ВС, терпящего бедствие, пользуется любыми имеющимися в его распоряжении средствами для привлечения внимания, извещения о своем местоположении и получения помощи.

Командир ВС обеспечивает передачу сигнала бедствия и сообщения о бедствии согласно приложению 5.

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

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

153. Экипаж ВС при акте незаконного вмешательства на его борту любыми способами уведомляет орган ОВД (управления полетами) об этом, а также о любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами.

154. Если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, устанавливается код ответчика 7500 в режиме «А».

155. При получении от экипажа ВС сигнала «Бедствие» и (или) сигнала системы сообщения об опасности органы ОВД (управления полетами) принимают необходимые меры по оказанию помощи экипажу ВС, терпящему бедствие.

156. При работе с аварийно-спасательными УКВ радиостанциями экипаж ВС, потерпевшего бедствие, после посадки включает 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 на ВС, потерпевшем бедствие, автоматического радиомаяка 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 извлекается из надувного баллона радиомаяка, устанавливается антенна, приемопередатчик включается в режим приема.

ГЛАВА 28

ПОПАДАНИЕ В МЕТЕОУСЛОВИЯ НИЖЕ УСТАНОВЛЕННЫХ МИНИМУМОВ ИЛИ К ПОЛЕТАМ В КОТОРЫХ КОМАНДИР ВОЗДУШНОГО СУДНА НЕ ПОДГОТОВЛЕН

157. При попадании в метеоусловия ниже установленных минимумов или к полетам в которых командир ВС не подготовлен командир ВС докладывает об этом органу ОВД (управления полетами), принимает все возможные меры по выходу из них и в зависимости от обстановки продолжает или прекращает выполнение задания на полет с посадкой на ближайшую пригодную для этого площадку или аэродром.

158. Если при снижении на посадочной прямой экипажем ВС не был установлен 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 ВПР прекращает дальнейшее снижение и переводит ВС в набор высоты.

159. В случае, когда к моменту прибытия ВС погода на аэродроме (посадочной площадке) оказалась ниже установленного минимума для выполнения посадки и нет возможности ухода на запасной аэродром (посадочную площадку), командиру ВС разрешается произвести посадку ниже установленного минимума.

160. Руководитель полетов (диспетчер) данного аэродрома (посадочной площадки) принимает все возможные меры для обеспечения посадки ВС. Решение на выполнение посадки принимает командир ВС.

ГЛАВА 29

ПОТЕРЯ ОРИЕНТИРОВКИ

161. 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.

162. При потере ориентировки командир ВС:

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

передает по радио сигнал «Полюс»/MAYDAY;

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

применяет наиболее эффективный в данных условиях способ восстановления ориентировки, согласовывая свои действия с органом ОВД (управления полетами);

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

163. При потере ориентировки снижение ниже безопасной высоты (эшелона) полета не допускается.

164. Для вывода ВС на аэродром посадки допускается использование самолета-лидера.

165. Экипажу вертолета, автожира, если не удалось восстановить ориентировку и при малом остатке топлива, разрешается выполнить посадку на площадку, подобранную с воздуха. Взлет с этой площадки разрешается выполнять после восстановления ориентировки и получения разрешения на использования воздушного пространства Республики Беларусь, согласования условий полета с органом ОВД (управления полетами).

ГЛАВА 30

ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА ВНЕ АЭРОДРОМА И ДЕЙСТВИЯ ПРИ ОТКАЗЕ СИСТЕМ ВОЗДУШНОГО СУДНА

166. При невозможности продолжения полета командиром ВС допускается принятие решения о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома.

167. Командир ВС сообщает органу ОВД (управления полетами) о предполагаемом месте и времени вынужденной посадки, а также предупреждает членов экипажа ВС и информирует пассажиров.

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

169. 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.

170. Вынужденная посадка гидросамолета на водную поверхность осуществляется как можно ближе к берегу или кораблю (судну).

171. Вынужденная посадка гидросамолета на водную поверхность ночью, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра,

производится, если возможно, по лунной дорожке с применением бортового светотехнического оборудования.

172. Для обнаружения гидросамолета, совершившего вынужденную посадку на водную поверхность ночью, аэронавигационные и проблесковые огни после посадки остаются включенными.

173. При отказе систем (агрегатов) ВС командиру ВС разрешается осуществить посадку на ближайшем аэродроме или вынужденную посадку вне аэродрома в зависимости от состояния ВС.

ГЛАВА 31

ПОТЕРЯ РАДИОСВЯЗИ

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

175. При потере радиосвязи командир ВС включает сигнал «Бедствие» и (или) устанавливает на ответчике вторичной радиолокации режим «А» и код 7600, если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, и, используя все имеющиеся средства, принимает меры по восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие ВС, в том числе на аварийной частоте 121,5 МГц. При наличии технической возможности в этих же целях могут использоваться частоты 243,0 МГц и 406,025 МГц.

176. При потере радиосвязи экипаж ВС во всех случаях продолжает передачу «Блиндом» докладов о своем местоположении, действиях, условиях полета.

177. Если восстановить радиосвязь не удалось, командир ВС:

прекращает выполнение полета и осуществляет посадку на аэродроме вылета (посадочной площадке);

продолжает полет и осуществляет посадку на запасном аэродроме (посадочной площадке).

178. При потере радиосвязи после взлета командир ВС выполняет снижение и заход на посадку на аэродроме (посадочной площадке) вылета в соответствии со стандартными схемами захода на посадку, указанными в документах аэронавигационной информации. В этом случае командир ВС имеет право произвести посадку при метеоусловиях ниже установленного минимума.

179. Если по метеоусловиям или по другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, командир ВС:

следует на аэродром назначения по схеме выхода, соблюдая высоту (эшелон) полета в соответствии с планом полета (заданием на полет);

следует на запасной аэродром на выбранном экипажем ВС эшелоне, который не ниже безопасного эшелона полета.

180. При потере радиосвязи при наборе высоты командир ВС сохраняет заданный эшелон в течение 3 минут, после чего набирает высоту в соответствии с заданием на полет и следует на аэродром назначения.

181. При потере радиосвязи после входа в узловой диспетчерский район командир ВС следует на последнем заданном эшелоне на навигационное средство аэродрома назначения. Снижение для захода на посадку следует начинать не ранее расчетного времени прибытия. Посадка должна быть произведена не позднее чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

182. Возвращение на аэродром вылета выполняется по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи.

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

184. Если радиосвязь потеряна при полете по ПВП под облаками, вхождение ВС в облака не допускается.

185. При полете без радиосвязи ночью экипаж ВС обозначает местоположение ВС периодическим включением посадочных фар.

186. При пилотировании по ППП или в случае, когда переход на ПВП не представляется возможным, командир ВС:

сохраняет в течение 7 минут назначенный эшелон или безопасную высоту;

занимает эшелон, устанавливает скорость полета и следует по маршруту в соответствии с заданием на полет на аэродром назначения или ближайший запасной аэродром.

187. Если к моменту прибытия ВС, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже установленного минимума, командир ВС может произвести посадку в данных условиях.

ГЛАВА 32

ОТКАЗ СРЕДСТВ НАБЛЮДЕНИЯ И НАВИГАЦИИ РАДИОТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ

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

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

при полете по ПВП – усиливает осмотрительность;

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

189. При отказе средств РТО посадки на аэродроме и невозможности по метеорологическим условиям осуществить визуальную посадку командир ВС уходит на второй круг (выполняет процедуру прерванного захода на посадку) и следует на запасной аэродром.

190. При невозможности ухода на запасной аэродром по причине малого остатка топлива или неисправности авиационной техники командир ВС действует в соответствии с руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) ВС.

ГЛАВА 33

ВНЕЗАПНОЕ УХУДШЕНИЕ СОСТОЯНИЯ ЗДОРОВЬЯ ИЛИ РАНЕНИЕ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ВОЗДУШНОГО СУДНА (ПАССАЖИРОВ)

191. В случае внезапного ухудшения состояния здоровья (ранения) члена экипажа ВС или пассажира командир ВС организует оказание ему первой и скорой медицинской помощи и в зависимости от обстановки принимает решение о продолжении или прекращении полета.

ГЛАВА 34

ДЕЙСТВИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА-ПЕРЕХВАТЧИКА И ВОЗДУШНОГО СУДНА-НАРУШИТЕЛЯ

192. При нарушении Правил использования воздушного пространства Республики Беларусь командир ВС-нарушителя:

выполняет указания командира ВС-перехватчика, подтверждая принятие сигналов-команд соответствующими сигналами-ответами в соответствии с перечнем сигналов воздушного судна-перехватчика и ВС-нарушителя согласно приложению 6;

докладывает о перехвате ВС в орган ОВД (управления полетами), осуществляющий управление полетом данного ВС;

устанавливает радиосвязь с экипажем ВС-перехватчика или соответствующим органом, осуществляющим управление перехватом, передачей сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое ВС и указывая характер его полета, а если связь не установлена, то, по мере возможности, путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц;

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

193. Задачами ВС-перехватчика являются:

опознавание (идентификация) ВС-нарушителя;

оказание помощи экипажу ВС-нарушителя в выходе на линию заданного пути;

вывод ВС-нарушителя за пределы воздушного пространства Республики Беларусь;

направление ВС-нарушителя 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.

194. Если указания, полученные по радиосвязи, противоречат сигналам-командам, передаваемым экипажем ВС-перехватчика визуально, экипаж перехватываемого ВС должен немедленно запросить разъяснения, продолжая одновременно выполнять сигналы-команды ВС-перехватчика.

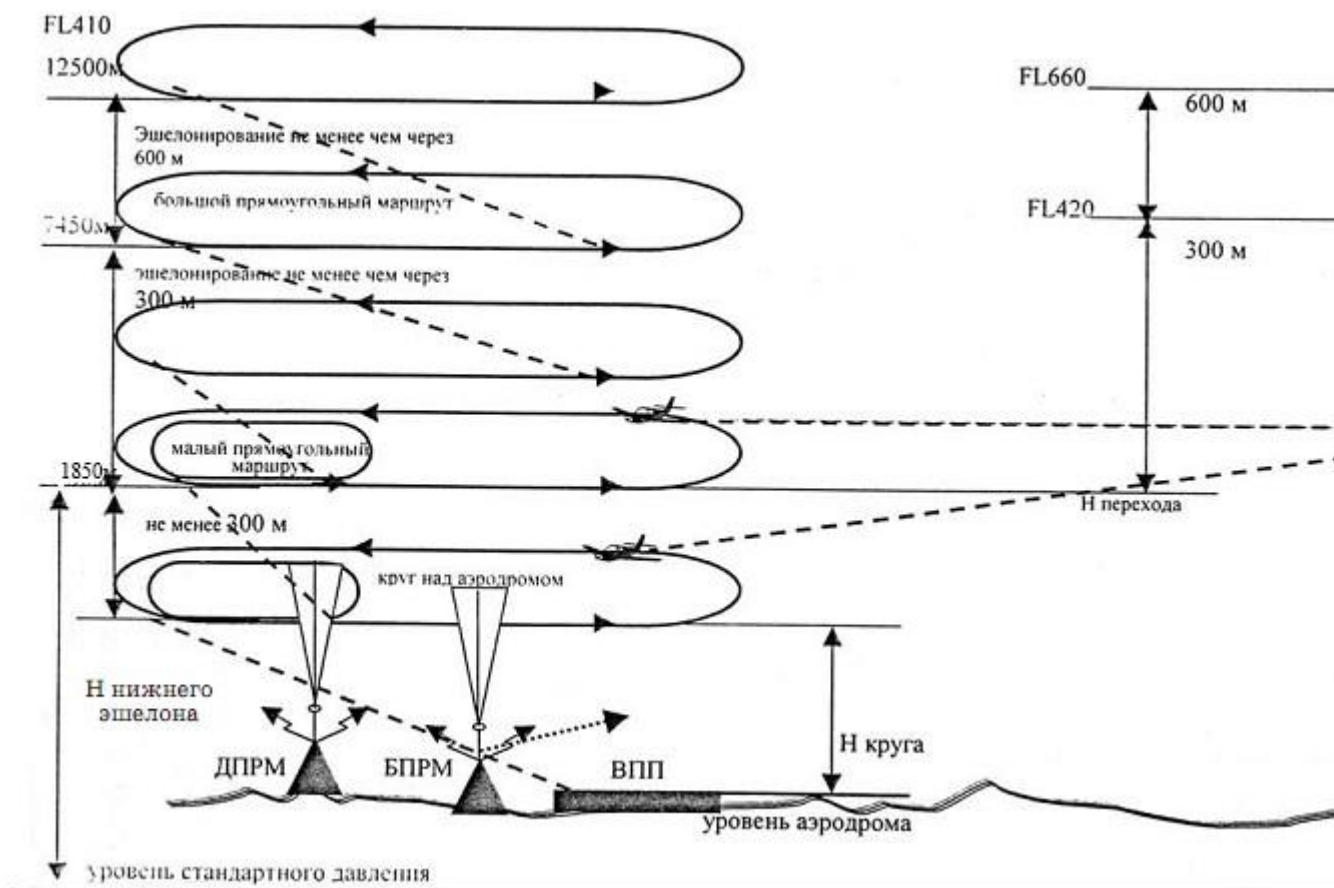
Приложение 1
к Авиационным правилам
по выполнению полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

МИНИМАЛЬНЫЕ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ И ЗАПАСЫ высот над препятствиями при полетах по ОПВП (все классы воздушного пространства)

№ п/п	Вид ВС	Минимальный запас высоты над препятствием, м		Высота нижней границы облаков над наибольшим превышением рельефа местности, м		Видимость, м	
		днем	ночью	днем	ночью	днем	ночью
1	Самолет	50	250	100	300	1500	4000
2	Вертолет	50	250	200	300	1000	4000

Приложение 2
к Авиационным правилам
по выполнению полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

СХЕМА
полетов ВС в зонах ожидания



Приложение 3
к Авиационным правилам
по выполнению полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

СИГНАЛЫ
для аэродромного движения

Таблица 1

Световые и наземные визуальные сигналы, передаваемые органом ОВД (управления полетами)

№ п/п	Цвет огней	Для ВС в полете	Для ВС на земле
1	Зеленый постоянного свечения	Посадка разрешена	Взлет разрешен
2	Красный постоянного свечения	Уступите дорогу другим воздушным судам и продолжайте полет по кругу	Стоп
3	Серия зеленых вспышек	Вернитесь для посадки (разрешение на посадку будет дано позже)	Руление разрешено
4	Серия красных вспышек	Аэродром непригоден, посадка не разрешается	Руление в обход используемой посадочной полосы
5	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
6	Красная ракета	Независимо от любых предыдущих указаний посадка в настоящее время запрещается	

Таблица 2

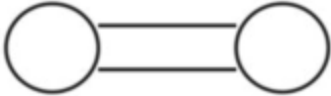
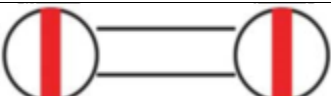
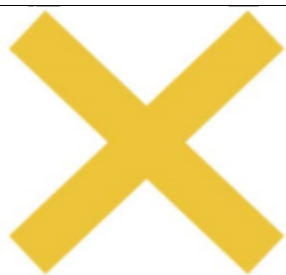
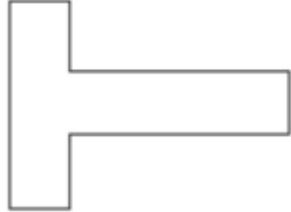
Действия для подтверждения принятия сигналов экипажем ВС

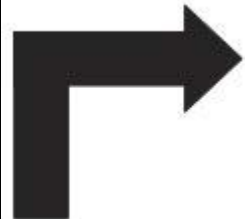
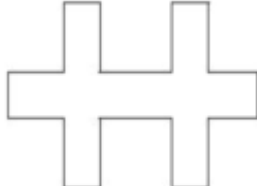
№ п/п	Время суток	Действия для подтверждения принятия сигнала
1	В полете	
1.1	днем	покачивание крыльев (этот сигнал не подается на участке между третьим и четвертым разворотами и на посадочной прямой)
1.2	ночью	двукратное мигание посадочных фар или, если они не установлены, двукратное включение и выключение аэронавигационных огней
2	На земле	
2.1	днем	движение элеронов или руля направления
2.2	ночью	двукратное мигание посадочных фар или, если они не установлены, двукратное включение и выключение аэронавигационных огней

Таблица 3

Наземные визуальные сигналы

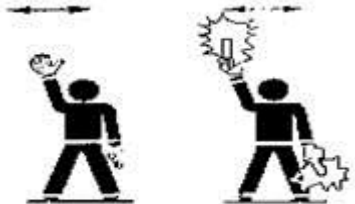
№ п/п	Изображение	Значение	Примечания
-------	-------------	----------	------------

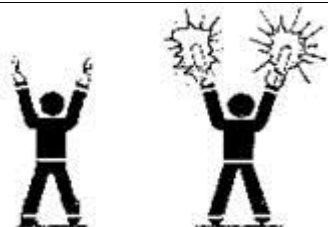
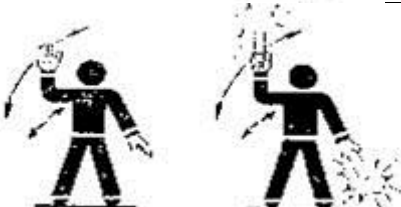
1		Запрещение посадки	Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями означает, что посадка запрещена и что это запрещение может быть продлено
2		Необходимость соблюдения особой осторожности при заходе на посадку или посадке	Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище 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
3		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
4		Использование взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек	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
5		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
6		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

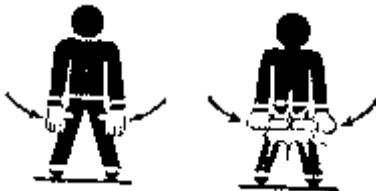
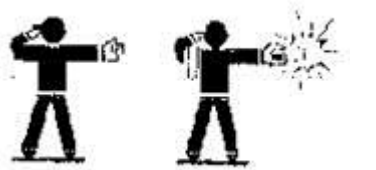
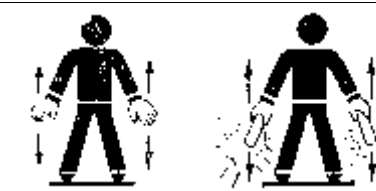
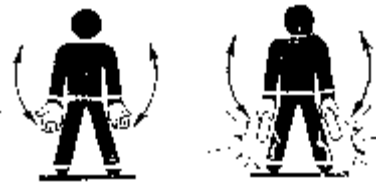
7		Направление посадки и взлета	Сочетание из двух цифр, выкладываемых вертикально на КДП или около него, указывает ВС, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10 градусов магнитного компаса
8		Правый круг полетов	Знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо, означает, что перед посадкой и после взлета ВС должно выполнять развороты вправо
9		Орган ОВД (управления полетами)	Вертикально расположенная на желтом фоне буква «С» черного цвета обозначает местонахождение органа ОВД (управления полетами)
10		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

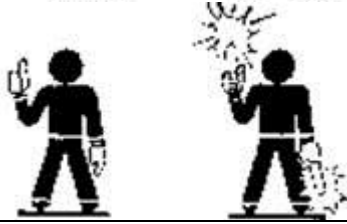
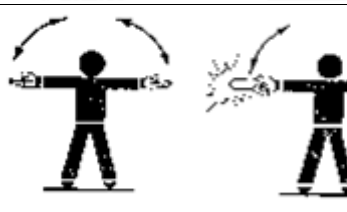
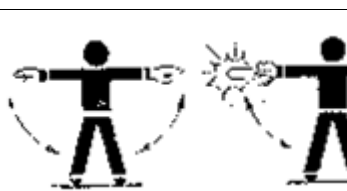
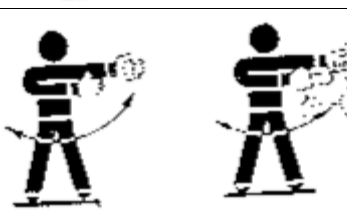
Приложение 4
к Авиационным правилам
по выполнению полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

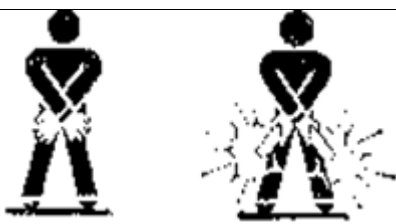
СИГНАЛЫ,
регулирующие движение ВС на земле

№ п/п	Изображение	Значение	Примечания
1		«Рулите согласно подаваемым сигналам»	Покачивание вправо и влево поднятой вверх правой рукой. Левая рука опущена вниз

2		«Рулите прямо на меня»	Руки подняты над головой ладонями внутрь
3		«Рулите к следующему сигнальщику»	Одна рука опущена, другая движется поперек туловища, указывая направление, где находится следующий сигнальщик
4		«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
5		«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
6		«Разворачивайтесь влево»	Правая рука опущена вниз, а левая совершает качание вверх и назад. Скорость качания руки указывает темп разворота
7		«Разворачивайтесь вправо»	Левая рука опущена вниз, а правая рука совершает качание вверх и назад. Скорость движения руки указывает темп разворота
8		«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)
9		«Включить тормоза»	Согнуть перед грудью руку в локте с вытянутыми пальцами и сжать кисть руки в кулак

10		«Отпустить тормоза»	Согнуть руку в локте перед грудью со сжатой в кулак кистью, разжать кулак и развести пальцы
11		«Колодки установлены под колеса»	Руки опущены вниз ладонями внутрь, выполняется несколько движений обеими руками вверх в стороны и вниз
12		«Колодки убраны из-под колес»	Руки опущены вниз ладонями наружу, выполняется несколько движений обеими руками в стороны
13		«Запустить двигатели»	Производятся дуговые движения правой рукой на уровне головы, левая рука поднята над головой с разогнутыми пальцами, число которых соответствует номеру запускаемого двигателя
14		«Выключить двигатели»	Скрещивание рук, поднятых над головой
15		«Выруливать (буксировать) разрешаю»	Прикладывание правой руки к головному убору с последующим вытягиванием левой руки в сторону руления (буксировки)
16		«Уменьшить скорость»	Руки опущены вниз и обращены ладонями к земле, выполняется несколько движений вверх-вниз
17		«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

18		«Двигаться назад»	Руки опущены вниз ладонями вперед, повторные движения вверх до уровня плеч и обратно вниз
19		«Развороты при движении назад». Разворачивайтесь хвостом влево	Правая рука направлена под углом вниз, а левая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед
20		«Разворачивайтесь хвостом вправо»	Левая рука направлена под углом вниз, а правая поднята вверх над головой и совершает повторные движения из вертикального положения в горизонтальное вперед
Дополнительные сигналы командиру вертолета в режиме висения			
21		«Парение (зависание)»	Руки на уровне плеч вытянуты горизонтально в стороны ладонями вниз
22		«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
23		«Опуститься ниже»	Руки на уровне плеч, вытянутые горизонтально в стороны ладонями вниз. Увеличение скорости снижения указывается увеличением скорости движения рук вниз
24	 	«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

25		«Приземлиться»	Руки опущены вниз и скрещены
----	---	----------------	------------------------------

Приложение 5
к Авиационным правилам
по выполнению полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

ПЕРЕДАЧА сигнала бедствия и сообщения о бедствии

№ п/п	Случаи и последовательность передачи	Содержание передачи	Количество повторений
1	Передача сигнала бедствия радиотелефоном		
1.1	сигнал бедствия должен повторяться с короткими интервалами до тех пор, пока не будет получено подтверждение о его приеме	«Терплю бедствие» («MAYDAY» – при международных полетах) «Я»	3 раза 1 раз
1.2	если позволяют условия, то непосредственно за сигналом бедствия должно быть передано сообщение о бедствии	Позывной экипажа ВС, терпящего бедствие	3 раза
2.	Передача сообщения о бедствии радиотелефоном		
2.1	в первую очередь	«Терплю бедствие» («MAYDAY» – при международных полетах) «Я» Позывной экипажа ВС, терпящего бедствие Координаты места бедствия Курс полета Скорость полета Высота полета Характер бедствия и требующаяся помощь Решение командира экипажа ВС и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасанию Время местное (по Гринвичу – при международных полетах)	3 раза 1 раз 3 раза 3 раза если позволяет обстановка
2.2	если опасность миновала	Позывной экипажа ВС, терпящего бедствие Позывной радиостанции, с которой ведется связь Слова «Опасность миновала» Слово «Прием»	2 раза 2 раза 2 раза 1 раз

Приложение 6
к Авиационным правилам
по выполнению полетов
в воздушном пространстве
Республики Беларусь

**ПЕРЕЧЕНЬ
сигналов ВС-перехватчика и ВС-нарушителя**

№ п/п	Время суток	Сигналы-команды ВС-перехватчика		Сигналы-ответы ВС-нарушителя		Примечания
		значение сигнала- команды	действия экипажа ВС- перехватчика	значение сигнала- ответа	действия экипажа ВС- нарушителя	
1	Первая серия сигналов					
1.1	Днем	Вы перехвачены. Следуйте за мной	Самолеты и вертолеты, находясь немного выше впереди и, как правило, слева от перехватываемого ВС, покачивают с крыла на крыло (создавая поочередно левый и правый крены). После получения подтверждения принятия сигнала выполняют медленный горизонтальный разворот, как правило, влево с занятием необходимого курса следования	Вас понял, выполняю	Самолеты – покачивание с крыла на крыло и следование за перехватывающим ВС. Вертолеты – полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим ВС	В зависимости от метеорологических условий или препятствий на местности перехватываемое ВС может занять положение немного выше впереди справа от перехватываемого ВС с последующим разворотом вправо и занятием необходимого курса следования. Если перехватываемое ВС не успевает следовать за перехватывающим ВС, то перехватываемое ВС выполняет ряд
1.2	Ночью	Вы перехвачены. Следуйте за мной	Те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами	Вас понял, выполняю	Самолеты – те же действия, что и днем, и дополнительно мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами. Вертолеты – полет с выполнением поочередно левого и правого кренов, мигание аэронавигационными огнями и посадочными фарами с неравными интервалами и следование за перехватывающим ВС	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
2	Вторая серия сигналов					
2.1	Днем	Ваш путь свободен. Можете выполнять полет	Самолеты и вертолеты – энергичный маневр ухода от перехватываемого	Вас понял, выполняю	Самолеты – покачивание с крыла на крыло. Вертолеты – полет с поочередным	

		по плану	ВС, включающий разворот на 90 градусов и более с набором высоты без пересечения курса следования перехватываемого ВС		выполнением левого и правого кренов	
2.2	Ночью	Ваш путь свободен. Можете выполнять полет по плану	Самолеты и вертолеты – 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 – покачивание с крыла на крыло. Вертолеты – полет с поочередным выполнением левого и правого кренов	
3	Третья серия сигналов					
3.1	Днем	Выполняйте посадку на этом аэродроме	Самолеты и вертолеты – 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)	Вас понял, выполняю	Самолеты – выпуск шасси, следование за перехватчиком и, если после пролета над ВПП посадка представляется безопасной, заход на посадку и выполнение посадки. Вертолеты – следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар	
3.2	Ночью	Выполняйте посадку на этом аэродроме	Самолеты и вертолеты – те же действия, что и днем, и дополнительно – включение и непрерывное горение посадочных фар	Вас понял, выполняю	Самолеты – те же действия, что и днем, и дополнительно – включение и непрерывное горение посадочных фар. Вертолеты – следование за перехватчиком и выполнение посадки с включением и непрерывным горением посадочных фар	
4	Четвертая серия сигналов					
4.1	Днем	Указанный Вами аэродром не соответствует типу ВС, не пригоден для посадки	Самолеты – 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. Вертолеты – полет над	Вас понял, следуйте за мной	Самолеты – уборка шасси и подача сигналов первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое ВС следовало за перехватчиком). Вертолеты – подают сигналы первой серии	

			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		для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое ВС следовало за перехватчиком на запасной аэродром или вертолетную посадочную площадку)	
4.2	Ночью	Указанный Вами аэродром не соответствует типу ВС, не пригоден для посадки	Самолеты – 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, следует производить мигание любыми имеющимися огнями. Вертолеты – 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 полета по кругу	Вас понял, следуйте за мной	Самолеты – уборка шасси и подача сигналов первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое ВС следовало за перехватчиком). Вертолеты – подают сигналы первой серии для перехватчика (если требуется, чтобы перехватываемое ВС следовало за перехватчиком на запасной аэродром или вертолетную посадочную площадку)	
5	Пятая серия сигналов					
5.1	Днем	Не могу выполнить Вашу команду	Самолеты и вертолеты – регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	Вас понял	Самолеты и вертолеты – подают сигналы второй серии для перехватывающего ВС	
5.2	Ночью	Не могу выполнить Вашу команду	Самолеты и вертолеты – регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых	Вас понял	Самолеты и вертолеты – подают сигналы второй серии для перехватывающего ВС	

			огней			
6	Шестая серия сигналов					
6.1	Днем	Нахожусь в состоянии бедствия	Самолеты и вертолеты – мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	Вас понял	Самолеты и вертолеты – подают сигналы второй серии для перехватывающего ВС	
6.2	Ночью	Нахожусь в состоянии бедствия	Самолеты и вертолеты – мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	Вас понял	Самолеты и вертолеты – подают сигналы второй серии для перехватывающего ВС	