

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**П Р И К А З**

Москва

№ \_\_\_\_\_

**О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128, в части определения порядка подготовки к полету беспилотной авиационной системы и экипажа беспилотного гражданского воздушного судна, порядка осуществления контроля за их готовностью и порядка выполнения полета беспилотной авиационной системы**

В соответствии со статьей 68 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2006, № 30, ст. 3290) и в целях совершенствования правил выполнения полетов в гражданской авиации Российской Федерации п р и к а з ы в а ю:

1. Внести в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242 (зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный № 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный № 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России 18 февраля 2013 г., регистрационный

№ 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России 1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187 (зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный № 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России 8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652), изменения согласно приложению к настоящему приказу.

2. Настоящий приказ вступает в силу с момента вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении порядка учета беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг включительно», в соответствии со статьями 8 и 61 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации».

Министр

Е.И. Дитрих

**ИЗМЕНЕНИЯ,  
вносимые в Федеральные авиационные правила «Подготовка  
и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»,  
утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации  
от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа  
2009 г., регистрационный № 14645), с изменениями, внесенными приказами  
Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2009 г. № 242  
(зарегистрирован Минюстом России 2 февраля 2010 г., регистрационный  
№ 16191), от 22 ноября 2010 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России  
20 декабря 2010 г., регистрационный № 19244), от 16 ноября 2011 г. № 284  
(зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2011 г., регистрационный  
№ 22723), от 27 декабря 2012 г. № 453 (зарегистрирован Минюстом России  
18 февраля 2013 г., регистрационный № 27176), от 25 ноября 2013 г. № 362  
(зарегистрирован Минюстом России 19 февраля 2014 г., регистрационный  
№ 31356), от 10 февраля 2014 г. № 32 (зарегистрирован Минюстом России  
19 февраля 2014 г., регистрационный № 31362), от 3 марта 2014 г. № 60  
(зарегистрирован Минюстом России 18 сентября 2014 г., регистрационный  
№ 34093), от 26 февраля 2015 г. № 34 (зарегистрирован Минюстом России  
1 апреля 2015 г., регистрационный № 36663), от 15 июня 2015 г. № 187  
(зарегистрирован Минюстом России 22 июля 2015 г., регистрационный  
№ 38147), от 18 июля 2017 г. № 263 (зарегистрирован Минюстом России  
8 августа 2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333  
(зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г.,  
регистрационный № 52652)**

1. Изложить пункт 1.2. в следующей редакции:

«1.2. Настоящие Правила обязательны для исполнения эксплуатантами и владельцами воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, воздушных судов, зарегистрированных в иностранных государствах и включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выданный Российской Федерацией, за исключением БВС с максимальной взлетной массой 30 кг и менее, а также иными физическими и юридическими лицами, осуществляющими организацию, обеспечение, выполнение полетов гражданских воздушных судов и аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Российской Федерации.»

1.1. Дополнить пунктом 1.7 следующего содержания:

«1.7. Перевозка пассажиров и нахождение людей во время полета на беспилотных воздушных судах (далее - БВС) запрещены.»

2. В пункте 2.4.1 после слов «экипажа воздушного судна» дополнить словами «, за исключением членов экипажа БВС с максимальной взлетной массой не более 30 кг».

3. Пункт 2.8 дополнить абзацем двенадцатым следующего содержания:

«в случае выполнения полета на БВС – дополнительно убеждается в надлежащей работе всех элементов беспилотной авиационной системы».

4. В пункте 2.13 после слова «экипаж» дополнить словом «пилотируемого».

4.1. Абзац первый пункта 2.9 изложить в следующей редакции: «2.9. Перед полетом по ППП (за исключением БВС) в целях выполнения авиационных работ или АОН выбирается и указывается в плане полета не менее одного запасного аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

4.2. Абзац первый пункта 2.10 изложить в следующей редакции: «2.10. Перед полетом по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту (для БВС также – энергии) должно позволять:».

4.3. Дополнить пункт 2.10 подпунктом «в» в следующей редакции:

«в) для БВС - выполнить полет до места посадки и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости в течение 20 минут».

4.4. Абзац первый пункта 2.11 изложить в следующей редакции: «2.11. Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту, для БВС – энергии должно позволять».

4.5. Абзац третий подпункта «б» пункта 2.7.1 изложить в следующей редакции: «потребный запас топлива (для БВС также – энергии);»

5. В пункте 2.18.1 после слова «всех» дополнить словом «пилотируемых».

6.1. Абзац первый пункта 2.18.2 изложить в следующей редакции: «2.18.2. На пилотируемых ВС, выполняющих полеты по ПВП днем:».

6.2. Пункт 2.18.6 изложить в следующей редакции: «2.18.6. На пилотируемых воздушных судах, предназначенных для выполнения полетов на высотах, указанных в пункте 2.13 настоящих Правил - аппаратура для хранения и подачи кислорода.»

6.3. Пункт 2.18.7 изложить в следующей редакции: «2.18.7. На пилотируемых воздушных судах, имеющих герметичную кабину и предназначенных для полетов на высотах выше эшелона 7600 м - устройство, выдающее летному внешнему экипажу воздушного судна четкое предупреждение о любой опасной степени разгерметизации.»

6.4. Абзац первый пункта 2.18.8 изложить в следующей редакции: «2.18.8. На пилотируемых воздушных судах, выполняющих полеты по ППП».

6.5. Пункт 2.18.11 изложить в следующей редакции: «2.18.11. На пилотируемых воздушных судах, предназначенных для полетов на высотах более 15000 м - оборудование для непрерывного измерения и индикации мощности получаемой

космической радиации и суммарной дозы по каждому полету. Блок индикации этого оборудования должен быть хорошо виден одному из членов летного экипажа воздушного судна».

7. Пункт 2.18.9 изложить в следующей реакции:

«При выполнении полетов ночью по ПВП дополнительно:

а) на пилотируемых воздушных судах:

как минимум одна посадочная фара;

подсветка для всех пилотажных приборов и оборудования, имеющих большое значение для безопасной эксплуатации воздушного судна и используемых летным внешним экипажем воздушного судна;

автономный переносной фонарь на рабочем месте каждого члена экипажа воздушного судна;

б) на всех воздушных судах:

аэронавигационные огни;

светильники во всех пассажирских кабинах (за исключением БВС);».

8. В подпункте «б» пункта 2.19 слова «на борту воздушного судна» исключить.

9. Пункт 2.20 изложить в следующей редакции:

«2.20. При полете в целях выполнения авиационных работ или АОН, на борту пилотируемых воздушных судов должны находиться следующие документы или на станции внешнего пилота беспилотной авиационной системы должны находиться копии следующих документов, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации для БВС с максимальной взлетной массой более 30 кг или документ о постановке на учет для БВС с максимальной взлетной массой от 0,25 кг до 30 кг;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов на сверхлегких и легких воздушных судах в целях АОН;

сертификат летной годности за исключением БВС с максимальной взлетной массой менее 30 кг или пилотируемых воздушных судов с массой конструкции до 115 кг;

бортовой и санитарный журналы, РЛЭ (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов, а также БВС наличие бортового и санитарного журналов, РЛЭ необязательно);

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

в случаях, в которых федеральными авиационными правилами предусмотрено их наличие – свидетельства членов экипажа воздушного судна и документы:

подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;

справку о прохождении проверки навыков, предусмотренной пунктом 2.22 Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12 сентября 2008 г. № 147 (зарегистрирован Минюстом России 20 ноября 2008 г., регистрационный № 12701);

список находящихся на борту пилотируемого воздушного судна лиц, указанный в пункте 2.21 настоящих Правил;

в случае, если на борту пилотируемого воздушного судна или на станции внешнего пилота БВС отсутствует владелец воздушного судна, то КВС должен иметь доверенность в произвольной форме, уполномочивающий его управлять воздушным судном от имени владельца воздушного судна, или, при выполнении полетов на воздушных судах, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта - задание на полет, оформленное эксплуатантом;

при выполнении международных полетов пилотируемых воздушных судов - правила, предусмотренные главой VI Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, для КВС перехватываемых воздушных судов;

при выполнении международных полетов пилотируемых воздушных судов - информация о визуальных сигналах, используемых согласно Приложению 7 к Федеральным авиационным Правилам полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденным Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами;

в случае, если воздушное судно зарегистрировано в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства (при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации) - копия соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации с копией листа Дополнения 1 к указанному соглашению, содержащего информацию о данном воздушном судне.».

10. Абзац четвертый пункта 2.27 изложить в следующей редакции:

«наличие действительного сертификата летной годности за исключением БВС с максимальной взлетной массой менее 30 кг или пилотируемых воздушных судов с массой конструкции до 115 кг.».

11. Пункт 2.28 изложить в следующей редакции:

«2.28. Техническое обслуживание пилотируемого воздушного судна, беспилотной авиационной системы, осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации воздушного судна или государства учета беспилотной авиационной системы. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (далее - свидетельство о выполнении технического обслуживания).».

12. Пункт 2.30 изложить в следующей редакции:

«2.30. Свидетельство о выполнении технического обслуживания пилотируемого воздушного судна, БВС, содержит данные, включающие:

основные сведения о выполненном техническом обслуживании воздушного судна (беспилотной авиационной системы), его форме (объеме);

дату завершения технического обслуживания воздушного судна (беспилотной авиационной системы);

когда это применимо – данные об организации по техническому обслуживанию;

данные об уполномоченном лице (лицах), подписавшем свидетельство.».

13. Пункт 2.32 изложить в следующей редакции:

«Все модификации и ремонты пилотируемого воздушного судна, БВС производятся в соответствии с требованиями, предъявляемыми государством регистрации воздушного судна или государством учета беспилотной авиационной системы».

14. Дополнить главой III.I в следующего содержания:

### **«III.I Общие правила выполнения полетов беспилотных воздушных судов**

#### **Основные требования**

3.1.1. КВС и, в случае использования БВС, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна (эксплуатант БВС) обеспечивают использование воздушного пространства Российской Федерации в порядке, установленном Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138.

3.1.2. КВС и, в случае использования БВС, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, эксплуатант воздушного судна обеспечивают выполнение полетов в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства

транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. N 136/42/51, и настоящими Правилами.

### 3.1.3. КВС:

руководит работой внешнего экипажа БВС, обеспечивает дисциплину и порядок на месте управления БАС, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности полетов, сохранности БВС и находящегося на нем имущества при выполнении полета;

обеспечивает соблюдение членами внешнего экипажа БВС предписаний карт контрольных проверок;

не начинает полет, если любой член внешнего экипажа БВС имеет признаки неспособности выполнять свои обязанности вследствие телесного повреждения, болезни, утомления, воздействия какого-либо психоактивного вещества или по другим причинам, и не продолжает полет далее ближайшего подходящего для безопасной посадки аэродрома в том случае, когда возможности членов внешнего экипажа БВС выполнять свои функции значительно снижаются вследствие ухудшения физиологических способностей из-за утомления, болезни;

принимает окончательное решение о взлете и посадке БВС, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром, уходе на второй круг и (или) запасной аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета БВС в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД, при наличии связи с ним. В этих случаях решение КВС не может быть оспорено и к нему не могут быть применены меры воздействия;

если обстановка, угрожающая безопасности полета, БВС, жизни и здоровью людей, требует принятия мер, которые ведут к отступлению от требований настоящих Правил или правил государства, над которым производится полет, может отступать от указанных требований, уведомив об этом орган ОВД, при наличии с ним связи. По требованию уполномоченного органа государства, в котором произошло указанное отступление от правил, эксплуатант БВС, в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок или авиационных работ, или для пилотируемых ВС - КВС представляет в срок до 10 дней доклад о любом таком отступлении уполномоченному органу этого государства и копию доклада государству эксплуатанта;

принимает решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета БВС и его посадки;

принимает иные меры по обеспечению безопасного завершения полета БВС.

3.1.4. Имитация аварийной обстановки и отказов (неисправностей) допускается исключительно при выполнении учебно-тренировочного полета в соответствии с планом полета.



3.1.5. КВС запрещается допускать сбрасывание предметов с БВС, в случае если это может создать опасность для людей или имущества. Разрешается сбрасывать предметы при условии, что КВС убедится в безопасности сброса.

3.1.6. Все члены внешнего экипажа БВС, исполняющие функции по управлению БВС:

находятся на своих рабочих местах при выполнении взлета и посадки;

во время полета по маршруту остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучаться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией беспилотной авиационной системы, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

Покидание рабочего места во время полета БВС более чем одним членом внешнего экипажа БВС запрещено.

Не допускается нахождение на рабочих местах внешнего экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление БВС, нормальную эксплуатацию систем и оборудования беспилотной авиационной системы и работы членов внешнего экипажа БВС.

3.1.7. При выполнении полета один из пилотов (для БВС – внешних пилотов) обязан постоянно осуществлять контроль за пространственным положением БВС и выдерживанием заданных параметров полета.

3.1.8. При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки членам внешнего экипажа БВС запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением БВС. На протяжении всего полета внешний экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно прослушивать радиообмен и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна (для БВС – беспилотного воздушного судна).

При выполнении руления, взлета, захода на посадку, ухода на второй круг и посадки не допускается требовать от членов внешнего экипажа выполнения действий, не связанных с непосредственным управлением БВС.

3.1.9. Внешний экипаж БВС обязан немедленно сообщить органу ОВД, при наличии с ним связи, о наблюдаемых опасных метеорологических явлениях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами, а также о других опасных для полетов обстоятельствах. По запросу органа ОВД внешний экипаж БВС обязан информировать орган ОВД об условиях полета.

### **Использование барометрического высотомера**

3.1.10. При выполнении полетов БВС на с использованием барометрических высотомеров используется QNH аэродрома или QNH района.

Давление аэродрома, передаваемое внешнему экипажу БВС, может относиться либо к уровню контрольной точки аэродрома, либо к уровню рабочего порога ВПП.

3.1.11. Перед взлетом с контролируемого аэродрома на шкалах давлений барометрических высотомеров устанавливается QNH аэродрома и проверяются показания всех высотомеров путем сравнения с превышением места взлета при установке QNH аэродрома.

3.1.12. После взлета с контролируемого аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров с QNH аэродрома членом внешнего экипажа БВС, установленным РЛЭ, производится:

на стандартное атмосферное давление (QNE) - при пресечении высоты перехода;

на QNH района - по указанию органа ОВД.

Перед заходом на посадку на контролируемый аэродром перевод шкал давления барометрических высотомеров QNH аэродрома членом внешнего экипажа БВС, установленным РЛЭ, производится:

со стандартного атмосферного давления - при пересечении эшелона перехода;

с QNH района - по указанию органа ОВД.

Полеты БВС в слое между высотой перехода и эшелоном перехода в режиме горизонтального полета запрещаются.

3.1.13. На неконтролируемом аэродроме взлет производится по QNH аэродрома, а посадка - по QNH аэродрома или района. При отсутствии информации о QNH перед взлетом высотомер устанавливается на превышение аэродрома над уровнем моря.

3.1.14. При выполнении полета БВС за пределами района аэродрома перевод шкал давления барометрических высотомеров членом внешнего экипажа БВС, установленным РЛЭ, производится:

при пересечении высоты перехода района в наборе высоты - с давления QNH района на стандартное атмосферное давление (QNE);

при пересечении эшелона перехода района в снижении - со стандартного атмосферного давления (QNE) на давление QNH района.

3.1.15. На аэродромах, расположенных в горной местности, полеты производятся по давлению QNH.

### **Минимальная высота полета**

3.1.16. За исключением случаев, в которых это необходимо при осуществлении взлета, посадки или указанных в пункте 3.32 настоящих Правил, запрещено выполнять полет БВС:

а) для БВС, не обладающих парашютной системой посадки - над территориями населенных пунктов и над местами скопления людей при проведении массовых мероприятий - ниже высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания чрезмерной опасности для людей и имущества на земле, и ниже

высоты 300 м над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 500 м вокруг данного БВС;

б) в местах, не указанных в подпункте «а», на расстоянии менее 150 м от людей, транспортных средств или строений.

### **Правила визуальных полетов**

3.1.18. Полет по ПВП БВС на истинных высотах менее выполняется на истинной высоте менее 100м при наличии визуального контакта внешнего пилота, осуществляющего управление БВС, с БВС.

3.1.19. КВС при полете по ПВП:

избегает столкновения с видимыми объектами и объектами, о которых получена информация от органов ОВД;

принимает своевременное решение о возврате на аэродром вылета при появлении в области полета пилотируемого воздушного судна и при ухудшении метеоусловий до значений ниже установленных;

по запросу органа ОВД сообщает информацию о местонахождении БВС и условиях полета.

### **Правила полетов по приборам**

3.1.20. Полеты БВС по правилам полетов по приборам разрешаются только при отсутствии в воздушном пространстве, в котором производится полет БВС, пилотируемых воздушных судов.

3.1.21. За исключением случаев, когда это необходимо при осуществлении взлета и посадки, запрещается выполнять полет БВС при полетах по ППП ниже следующих высот:

при полете по воздушной трассе - ниже опубликованной в аэронавигационной информации минимальной абсолютной высоты полета по данной трассе;

при полете вне опубликованных в аэронавигационной информации воздушных трасс в равнинной и холмистой местности - ниже 300 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия, а в горной местности - ниже 600 м истинной высоты в радиусе 8000 м от препятствия.

3.1.22. При выполнении полета по ППП внешний экипаж БВС обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой с использованием бортовых радиотехнических средств.

3.1.23. КВС при выполнении полета по ППП:

выдерживает установленные органом ОВД эшелоны (высоты) и маршрут полета, траектории и параметры полета;

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

выполняет указания органа ОВД.

## Руление

3.1.25. После занятия рабочих мест на станции внешнего пилота внешний экипаж БВС под руководством КВС проводит подготовку к полету. Перед началом полета КВС убеждается в готовности внешнего экипажа БВС к полету.

3.1.26. На контролируемом аэродроме руление и буксировка выполняется пилотом после получения от органа ОВД (органа управления движением на перроне) соответствующего разрешения на руление и информации о схеме руления по аэродрому.

Пилоту органом ОВД может передаваться другая информация, необходимая для обеспечения безопасности руления или буксировки.

На неконтролируемых аэродромах и площадках перед началом руления БВС КВС осуществляет осмотр летного поля и выбирает маршрут буксировки, руления.

3.1.27. Орган ОВД, управляющий движением воздушного судна по аэродрому: информирует экипажи БВС об ограничениях;

дает указания о движении по аэродрому воздушного судна по установленной схеме;

информирует экипажи воздушных судов о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении в условиях видимости менее 400 м.

3.1.28. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой. При буксировке воздушного судна между руководящим буксировкой лицом и внешним экипажем воздушного судна должна поддерживаться двусторонняя связь по радио.

Буксировка производится с включенными на БВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками.

3.1.29. На контролируемых аэродромах до начала запуска двигателя (двигателей) внешний экипаж БВС при наличии автоматического вещания прослушивает метеорологическую информацию и докладывает органу, под управлением которого он находится, индекс текущей информации, запрашивает и получает от него разрешение на запуск двигателя (двигателей).

3.1.30. Перед запуском двигателя лицо, запускающее двигатель, удостоверяется в безопасности людей и отсутствии посторонних предметов, которые могут быть повреждены или представлять опасность при запуске, и включает проблесковые маяки. При невозможности лично убедиться в безопасности запуска запускающее двигатель лицо получает необходимую информацию по радио или визуально с помощью установленных сигналов от лица, руководящего с земли запуском двигателей.

3.1.31. Запрос члена внешнего экипажа БВС на запуск двигателя БВС на контролируемом аэродроме или запуск двигателя на неконтролируемом аэродроме,

произведенные с целью выполнения полета, свидетельствуют о принятии решения КВС о начале полета.

3.1.32. Выруливание БВС с места стоянки выполняется по сигналам лица, обеспечивающего выпуск воздушного судна, а при его отсутствии - по решению КВС.

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

3.1.33. Заруливание БВС на место стоянки производится по сигналам системы позиционирования воздушного судна на стоянке, встречающего лица, а при их отсутствии - по решению КВС.

Если БВС установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан немедленно проинформировать об этом орган аэродрома, под управлением которого он находится.

3.1.34. Внешнему экипажу воздушного судна запрещается начинать и продолжать руление, если:

имеются признаки неисправности тормозов;

на контролируемом аэродроме не получено разрешение органа ОВД или органа управления движением на перроне;

безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствий, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

3.1.35. Члены внешнего экипажа БВС во время руления обязаны следить за окружающей обстановкой, за радиообменом и предупреждать КВС о препятствиях.

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

3.1.36. Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости.

3.1.37. При рулении воздушных судов навстречу друг другу их КВС обязаны уменьшить скорость руления до безопасной и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении воздушного судна на пересекающихся направлениях КВС обязан пропустить воздушное судно,двигающееся справа.

Запрещено обгонять рулящее воздушное судно.

3.1.38. Независимо от полученного указания органа ОВД перед пересечением, занятием ВПП или рулежной дорожки внешний экипаж БВС и (или) лица, осуществляющие буксировку БВС, обязаны убедиться в безопасности маневра.

3.1.39. При наличии нескольких опубликованных схем выхода орган ОВД заблаговременно информирует внешний экипаж БВС о схеме выхода и первоначально заданной высоте, если она не установлена в аэронавигационной информации.

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

### **Взлет**

#### **3.1.40. Перед взлетом:**

внешний экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров в соответствии с положениями пункта 3.1.11 настоящих Правил;

КВС убеждается в готовности к взлету беспилотной авиационной системы и членов внешнего экипажа БВС;

КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

КВС убеждается в отсутствии по траектории полета зон опасных метеорологических явлений;

на контролируемом аэродроме КВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

3.1.41. Запрещается выполнять взлет, если внешний экипаж БВС получил информацию, что взлет создаст помеху воздушному судну, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

3.1.42. Взлет БВС производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы БВС и условий взлета.

3.1.43. На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. На неконтролируемых аэродромах перед взлетом КВС обязан передать на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета.

3.1.44. Взлет выполняет КВС или, по указанию КВС, второй внешний пилот.

3.1.45. Если БВС при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Запрещается отрыв БВС от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

3.1.46. При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В случае

прекращения взлета по причине отказа или неисправности БВС запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

Если прекращение взлета не связано с отказом или неисправностью БВС, решение о выполнении повторного взлета может быть принято КВС, после проведения работ, если они предусмотрены в эксплуатационной документации БВС.

3.1.47. Внешнему экипажу БВС с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 100 м запрещено вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать внешний экипаж БВС, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности.

Если после взлета полет выполняется на высоте менее 100 м, указанное запрещение действует до начала горизонтального полета.

### **Набор высоты**

3.1.48. Набор высоты с курсом взлета производится до высоты, не менее установленной схемой вылета или РЛЭ.

3.1.49. Выход воздушного судна из района контролируемого аэродрома осуществляется по установленной схеме или по указаниям органа ОВД.

3.1.50. Если воздушное судно не может занять заданный органом ОВД эшелон (высоту) к установленному или заданному органом ОВД месту, экипаж воздушного судна обязан своевременно проинформировать об этом орган ОВД.

### **Крейсерский полет (полет по маршруту)**

3.1.51. Экипаж воздушного судна обязан постоянно знать местонахождение своего воздушного судна.

3.1.52. В случае, если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, внешним экипажем БВС предпринимаются следующие действия:

если БВС отклонилось от линии пути, внешним экипажем БВС предпринимаются действия для корректировки курса БВС в целях быстреего возвращения на линию заданного пути;

если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя контрольными пунктами не является неизменным или ожидается, что оно изменится на плюс-минус 5% от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом сообщается органу ОВД;

если обнаружится, что уточненный расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта отличается более чем на 2 минуты от времени, о котором была уведомлен орган ОВД, внешний экипаж БВС информирует орган ОВД об уточненном времени.

3.1.53. Изменение в полете плана полета в целях изменения маршрута следования на другой аэродром производится при условии, что, начиная с места, где

было произведено изменение маршрута полета, соблюдаются требования пункта 2.10 настоящих Правил.

3.1.54. При возникновении в полете признаков приближения к зоне опасных метеорологических явлений или получении соответствующей информации КВС обязан принять меры для обхода опасной зоны, если полет в ожидаемых условиях не разрешен РЛЭ. При невозможности продолжить полет до пункта назначения из-за опасных метеорологических явлений КВС может произвести посадку на запасном аэродроме или вернуться на аэродром вылета.

О принятом решении и своих действиях КВС должен при наличии связи сообщить органу ОВД, который обязан принять необходимые меры по обеспечению безопасности дальнейшего полета.

3.1.55. Полет на запасной аэродром обеспечивается органами ОВД с оптимальным профилем полета, а по запросу внешнего экипажа воздушного судна - по кратчайшему расстоянию вне воздушных трасс (по возможности).

3.1.56. В полете внешний экипаж БВС должен анализировать поступающую аэронавигационную и метеорологическую информацию по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах и вести контроль расхода топлива.

3.1.57. При получении информации об ухудшении метеорологических условий или технической неготовности аэродрома назначения или запасного аэродрома, делающих невозможным совершение безопасной посадки, орган ОВД, на обслуживании которого находится БВС, должен немедленно сообщить об этом внешнему экипажу БВС.

3.1.58. На основании анализа аэронавигационной и метеорологической обстановки КВС может выбрать запасной аэродром в полете.

3.1.59. Полет по ППП продолжается в направлении аэродрома намеченной посадки только в том случае, если самая последняя имеющаяся информация указывает на то, что к расчетному времени прилета посадка на указанном аэродроме или на одном запасном аэродроме пункта назначения может быть выполнена с соблюдением эксплуатационного минимума для посадки.

3.1.60. При входе в район ОВД, где находится рубеж ухода на запасной аэродром, внешний экипаж БВС обязан информировать орган ОВД о расчетном времени пролета рубежа ухода и выбранном запасном аэродроме.

При получении указанной информации, орган ОВД незамедлительно запрашивает данные о фактической и прогнозируемой погоде, а также подтверждение технической готовности запасного аэродрома и аэродрома назначения к приему БВС и передает эти сведения внешнему экипажу БВС.

3.1.61. Решение на продолжение полета до аэродрома назначения с рубежа ухода может быть принято КВС, если последняя информация указывает на то, что: прогнозом погоды на аэродроме назначения ко времени прилета;



предусматриваются метеоусловия, соответствующие требованиям для запасного аэродрома, установленным настоящими Правилами;  
есть информация о технической готовности аэродрома назначения к приему БВС.

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

3.1.62. До начала захода на посадку внешний экипаж БВС под руководством КВС производит подготовку к посадке.

3.1.63. При смене ВПП, курса посадки или возникновении условий, требующих изменения ранее принятых решений, внешним экипажем БВС должна быть проведена дополнительная подготовка и повторная проверка выполненных операций по подготовке к снижению и посадке.

3.1.64. Вход БВС в район контролируемого аэродрома производится по схеме опубликованной аэронавигационной информации или по указаниям органа ОВД.

При наличии нескольких опубликованных схем захода орган ОВД заблаговременно информирует внешний экипаж БВС о схеме захода, по которой следует выполнять полет.

3.1.65. При невозможности занятия заданного эшелона (высоты) к установленному или заданному рубежу внешний экипаж БВС обязан своевременно информировать об этом орган ОВД.

3.1.66. В целях организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку БВС, оказания летным экипажам содействия по обходу районов с неблагоприятными метеорологическими условиями и регулирования интервалов между воздушными судами орган ОВД может производить векторение, а также задавать режимы поступательных и вертикальных скоростей в допустимых для данного воздушного судна пределах.

Векторение обеспечивается посредством указания внешнему пилоту конкретных курсов, позволяющих внешнему экипажу воздушных судов выдерживать необходимую линию пути.

Если воздушное судно начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, внешнему пилоту сообщается органом ОВД о целях такого наведения и не даются указания на снижение ниже высоты, обеспечивающей предписанный запас высоты над препятствиями, в том числе с учетом влияния низких температур.

Векторение БВС прекращается органом ОВД после возобновления внешним пилотом самостоятельного самолетовождения на основании выданного диспетчером ОВД указания, содержащего информацию о местонахождении БВС, точке выхода на заданный маршрут, магнитном путевом угле и расстоянии до нее.

При заходе на посадку по приборам начатое векторение продолжается до выхода БВС на конечный этап захода на посадку по приборам или до начала визуального захода на посадку по разрешению органа ОВД.

Момент доворота БВС для выхода на траекторию конечного этапа захода на посадку является окончанием векторения. Разрешение на заход выдается органом ОВД одновременно с последним заданным курсом.

После получения разрешения на заход внешний экипаж БВС выдерживает последний заданный курс до входа в зону действия средства наведения на конечном этапе захода на посадку, затем без дополнительных указаний органа ОВД выполняет доворот и стабилизацию БВС на линии, заданной средством наведения на продолженном конечном этапе захода на посадку.

3.1.67. БВС, которому требуется немедленная посадка, обеспечивается внеочередной заход на посадку.

Внешний экипаж БВС, сообщивший органу ОВД о недостаточном остатке топлива для ожидания посадки в порядке общей очереди, имеет преимущественное право в выполнении маневра на снижение и заход на посадку перед другими воздушными судами, кроме воздушных судов, которым требуется немедленная посадка.

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

3.1.69. Перед заходом на посадку внешний экипаж воздушного судна обязан проверить правильность установки давления на шкалах давлений барометрических высотомеров и сравнить показания всех высотомеров.

3.1.70. Визуальный заход на посадку на контролируемом аэродроме выполняется по разрешению органа ОВД после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.

3.1.71. При полетах на неконтролируемый аэродром или на контролируемый аэродром, на котором временно не производится диспетчерское управление воздушным движением в районе аэродрома и (или) на площади маневрирования аэродрома, перед заходом на посадку КВС обязан:

получить информацию о состоянии ВПП и ее пригодности для выполнения посадки от органа ОВД аэродрома или выполнить осмотр ВПП с воздуха;

передать сведения о месте и магнитном курсе посадки на частоте связи органа ОВД, в районе ответственности которого он находится;

после приземления, при наличии связи с органом ОВД, сообщить ему о посадке.

При наличии на неконтролируемом аэродроме органа ПИО, КВС обязан использовать ПИО воздушного движения.

3.1.72. Если значение сообщенной метеорологической видимости или контрольной RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку по ППП не продолжается ниже установленной в документах аэронавигационной информации высоты начала конечного этапа захода на посадку.

Если после пролета этой высоты получено значение метеорологической видимости или RVR ниже эксплуатационного минимума для посадки, заход на посадку может продолжаться до DA/H или MDA/H. В этом случае, при условии, что до достижения DA/H или MDA/H, КВС установлен необходимый визуальный контакт с БВС, КВС имеет право произвести снижение ниже DA/H или MDA/H и выполнить посадку.

Заход на посадку и посадка по приборам не разрешается, если не предоставляется информация о RVR.

Контрольная RVR определяется по сообщенным значениям RVR, как минимум в месте расположения внешнего пилота, осуществляющего посадку.

Запрещается выполнение посадки при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

В любом случае КВС прекращает заход на посадку на любом аэродроме, если, по его мнению, не обеспечивается безопасность посадки.

При отсутствии визуального наблюдения внешним пилотом БВС в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения БВС и тенденции его изменения по отношению к заданной траектории полета, продолжение захода на посадку ниже DA/H или MDA/H является нарушением минимума для посадки.

3.1.73. КВС обязан прекратить снижение и выполнить прерванный заход на посадку (уйти на второй круг), если:

впереди по траектории полета наблюдаются опасные метеорологические явления;

наблюдаются скопления птиц, представляющие угрозу безопасности посадки;

для выдерживания градиента снижения на глиссаде снижения требуется увеличение режима работы двигателей более номинального, если иное не предусмотрено РЛЭ;

до установления необходимого визуального контакта с БВС сработала сигнализация высоты принятия решения и (или) опасного сближения с землей;

получена информация, свидетельствующая о несоответствии состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик БВС с учетом фактической погоды;

заход на посадку при осуществлении коммерческой воздушной перевозки не стабилизирован по требованиям, установленным в РПП при достижении высоты 300 м над уровнем аэродрома при полете в приборных метеорологических условиях или при достижении высоты 150 м над уровнем аэродрома при полете в визуальных метеорологических условиях, если иное не установлено РЛЭ;

до достижения DA/H при заходе по схеме точного захода на посадку или при заходе на посадку с вертикальным наведением не установлен необходимый визуальный контакт с БВС;

при заходе по схеме неточного захода на посадку в приборных метеорологических условиях до достижения точки прерванного захода (ухода на второй круг) не установлен необходимый визуальный контакт с БВС;

положение БВС в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

потерян необходимый визуальный контакт с БВС при снижении ниже DA/H или MDA/H;

в воздушном пространстве или на летной полосе появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения.

При отсутствии разрешения на посадку на контролируемый аэродром при достижении высоты 60 м над аэродромом, но не ниже DA/H или MDA/H выполняется прерванный заход (уход на второй круг).

3.1.74. После выполнения прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) КВС принимает решение о возможности повторного захода на посадку или полета на запасной аэродром в зависимости от количества топлива и ожидаемых условий посадки.

3.1.75. Посадка БВС ночью выполняется с включенными посадочными фарами.

3.1.76. КВС после завершения полета БВС с максимальной взлетной массой более 30 кг делает записи в бортовом журнале обо всех известных или предполагаемых дефектах в беспилотной авиационной системе.

### **Особенности полетов на винтокрылых БВС**

3.1.77 На аэродромах, используемых одновременно самолетами и винтокрылыми БВС (далее - ВБВС), допускается оборудование площадок с отдельным стартом для вертолетов.

3.1.78 Перед запуском двигателя (двигателей) ВБВС предметы, которые могут быть увлечены струей от несущего винта, должны быть удалены от его концов на расстояние не менее одного диаметра несущего винта.

3.1.79. Запуск и опробование двигателя (двигателей) с включением несущей системы разрешается производить КВС, а также и инженерно-техническому персоналу, прошедшему необходимую подготовку, в условиях проведения указанного опробования при обеспечении надежной швартовки.

3.1.80. Перед каждым полетом ВБВС КВС обязан выполнить контрольное висение в целях определения возможности и выбора метода взлета по запасу тяги, проверки расчета центровки, исправности органов управления. Высоту контрольного висения ВБВС определяет КВС. Приземление ВБВС после контрольного висения не обязательно.

При полетах при выполнении авиационно-химических работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов контрольное висение производится перед началом полетов и после каждой дозаправки топливом.

3.1.81. При рулении ВБВС расстояние от концов лопастей несущих винтов до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта. Другим воздушным судам не должно создаваться вреда от струи несущего винта ВБВС и от предметов, которые могут быть ей увлечены.

3.1.82. При взлете и посадке ВБВС расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть не менее:

до воздушного судна, находящегося в воздухе или взлетающего, - двух диаметров несущего винта;

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

до препятствий над палубами морских судов (судов внутреннего водного транспорта), площадками, приподнятыми над поверхностью земли или воды, - согласно маркировке этих площадок для ВБВС соответствующего типа.

3.1.83. Взлет ВБВС с места стоянки и посадка на нее разрешаются при условии, если:

вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов;

обеспечиваются требования пункта 3.99 настоящих Правил;

несущие винты не создают вихря, приводящего к потере необходимого визуального контакта с наземными ориентирами.

В случаях, когда необходимо обеспечить одновременное висение ВБВС, вертолетов, минимальные безопасные расстояния между центрами соответствующих стоянок должно быть равным 4 диаметрам наибольшего несущего винта.

3.1.84. При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле, - на высоте не менее двух диаметров несущего винта ВБВС.

3.1.85. Посадка на подобранную с воздуха площадку, состояние поверхности которой неизвестно, выполняется после ее осмотра КВС для определения ее пригодности для посадки с использованием средств удаленного видеонаблюдения или уполномоченным КВС лицом.

3.1.86. Работы, требующие использования режима висения ВБВС вне зоны влияния воздушной подушки, а также взлет и посадка на площадках, выбранных с воздуха в сложной по рельефу местности или в условиях возможного образования снежного или пыльного вихря, должны выполняться с полетной массой, позволяющей маневрировать в режиме висения вне зоны влияния воздушной подушки.

В случае образования снежного или пыльного вихря перед зависанием на взлете экипаж воздушного судна обязан раздуть снег или пыль струей от несущего винта до появления устойчивой видимости наземных ориентиров. При посадке на

заснеженную или пыльную площадку висение выполняется вне зоны влияния воздушной подушки. Продолжить снижение и производить посадку разрешается только при постоянном визуальном контакте с наземными ориентирами.

3.1.87. При наличии на посадочной площадке снега или пыли должны быть приняты меры, исключающие или уменьшающие возможность образования снежного или пыльного вихря.

3.1.88. В случае потери ВБВС при висении внешний экипаж обязан вывести вертолет из зоны вихря вверх. Запрещено висение, взлет и посадка в снежном или пыльном вихре при отсутствии видимости ВБВС.

3.1.89. Висение вертолета над водной поверхностью производится на высоте не менее одного диаметра несущего винта ВБВС.

3.1.90. При оказании помощи людям, находящимся на воде, во избежание захлестывания их волной от струи несущего винта и отброса плавсредств, зависание и снижение выполняются вертикально над людьми.

3.1.91. При встрече в полете с условиями погоды ниже минимума и опасными метеорологическими явлениями КВС разрешается произвести посадку вертолета на площадку, подобранную с воздуха. О своих действиях КВС обязан информировать орган ОВД при наличии с ним связи.

3.1.92. При наличии на части ВПП метеорологических явлений или дыма, ухудшающих видимость до значения ниже минимума, по согласованию с органом ОВД контролируемого вертодрома разрешается взлет или посадка в той части ВПП, где видимость соответствует минимуму.

3.1.93. При производстве полетов в горной местности разрешается прокладывать маршрут по ущельям, при этом минимальная ширина ущелья на высоте полета должна быть не менее 500 м и обеспечивать в случае необходимости возможность разворота на 180°.

Минимальное расстояние от концов лопастей несущего винта до склонов гор при выполнении разворота должно быть не менее 50 м.

3.1.94. Полеты на ВБВС с грузом на внешней подвеске выполняются с обходом населенных пунктов.

3.1.95. Груз, транспортируемый на внешней подвеске ВБВС, сбрасывается в следующих случаях:

на висении, если при максимальной мощности двигателя (двигателей) вертолет снижается;

при касании грузом земли или препятствия в момент разгона или торможения ВБВС;

при раскачке груза, угрожающей безопасности полета;

при вынужденной посадке, когда приземление с грузом невозможно;

при отказе двигателя (двигателей);

в других случаях по решению КВС.

## Полеты в особых условиях и особые случаи в полете

3.1.96. К полетам БВС в особых условиях относятся:

- а) полеты при неблагоприятных атмосферных условиях;
- б) полеты в горной местности;
- в) при безопасной высоте полета 3000 м и более,
- г) полеты по ПВП в условиях сложной орнитологической обстановки.

3.1.97. Правила полетов в особых условиях, действия внешнего экипажа БВС при сложных и аварийных ситуациях устанавливаются Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, настоящими Правилами и РЛЭ БВС.

3.1.98. Экипаж, как только станет возможным, информирует орган ОВД при необходимости с применением сигнала срочности о следующих сложных ситуациях:

- а) отказ двигателя (двигателей), не приводящий к невозможности продолжения полета на высоте не ниже безопасной;
- б) потеря линии связи с органом ОВД при полете БВС в контролируемом воздушном пространстве;
- в) отказ линий управления и контроля БВС;
- г) попадание БВС в зону опасных для полета метеорологических явлений;
- д) ухудшение устойчивости и (или) управляемости воздушного судна, затрудняющее пилотирование БВС;
- е) отказы систем БВС, приводящие к невозможности выполнения полета до аэродрома назначения.

3.1.99. К неблагоприятным атмосферным условиям относятся:

- а) грозовая деятельность;
- б) сильные осадки;
- в) повышенная электрическая активность атмосферы;
- г) обледенение;
- д) турбулентность;
- е) сдвиг ветра;
- ж) облака вулканического пепла;
- з) пыльные и песчаные бури.

3.1.100. Полеты при неблагоприятных атмосферных условиях выполняются в соответствии с требованиями, установленными Федеральными авиационными правилами полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденными Приказом Министра обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31 марта 2002 г. № 136/42/51, настоящими Правилами, РПП и РЛЭ.

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

### **Акробатические полеты БВС**

3.1.101. Запрещается выполнять акробатический полет:

- а) над густонаселенными территориями и населенными пунктами;
- б) ближе 200 м от мест скопления людей при проведении массовых мероприятий;
- в) ближе 8 км от воздушной трассы;
- г) в облаках;
- д) ниже 10 м истинной высоты;
- е) при дальности видимости менее 2000 м.».