

Зарегистрировано в Минюсте России 31 августа 2009 г. N 14645

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от 31 июля 2009 г. N 128

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ "ПОДГОТОВКА И ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

Список изменяющих документов

(в ред. Приказов Минтранса России от 21.12.2009 N 242,
от 22.11.2010 N 263, от 16.11.2011 N 284, от 27.12.2012 N 453,
от 25.11.2013 N 362, от 10.02.2014 N 32, от 03.03.2014 N 60,
от 26.02.2015 N 34, от 15.06.2015 N 187, от 18.07.2017 N 263,
от 18.09.2018 N 333, от 14.06.2019 N 183,
с изм., внесенными **Решением** Верховного Суда РФ
от 09.02.2015 N АКПИ14-1451)

В соответствии со [статьями 67, 68, 69, 71, 74, 79](#), [пунктом 2 статьи 87](#), [пунктами 1 и 2 статьи 114](#) Федерального закона от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607, N 45, ст. 4377; 2005, N 13, ст. 1078; 2006, N 30, ст. 3290, 3291; 2007, N 1 (ч. I), ст. 29, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554, N 49, ст. 6075, N 50, ст. 6239, 6244, 6245; 2008, N 29 (ч. I), ст. 3418, N 30 (ч. II), ст. 3616; 2009, N 1, ст. 17) и в целях реализации стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации при подготовке и выполнении полетов в гражданской авиации Российской Федерации приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные [правила](#) "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации".
2. Признать утратившими силу Приказы Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2008 г. [N 108](#) "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 14 августа 2008 г., регистрационный N 12119), от 27 ноября 2008 г. [N 197](#) <*>, от 23 июня 2009 г. [N 100](#) <*>.

<*> Зарегистрирован Минюстом России 09 декабря 2008 г., регистрационный N 12810.

<*> Зарегистрирован Минюстом России 01 июля 2009 г., регистрационный N 14192.

3. Установить, что настоящий Приказ вступает в силу через 60 дней со дня официального опубликования.

4. Установить, что в прилагаемых правилах:

[пункты 4.10, 5.5 и 5.12](#) вступают в силу с 1 января 2010 г.;

[пункты 2.18.14 и 4.6](#) вступают в силу с 1 января 2011 г.;

[абзац второй и третий пункта 4.20, пункты 5.75, 5.76 и 5.78](#) вступают в силу с 1 июля 2012 г.;

(в ред. Приказа Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

[абзац четвертый пункта 4.20](#) вступает в силу с 1 января 2014 г.

(абзац введен [Приказом](#) Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

Министр
И.Е.ЛЕВИТИН

IV. Требования к подготовке и выполнению полетов воздушных судов авиации общего назначения, не относящихся к легким или сверхлегким

Общие требования

4.1. Физические, юридические лица, выполняющие полеты в целях АОН на воздушных судах, не относящихся к легким или сверхлегким, выполняют требования, установленные в настоящей главе и [главах I, II и III](#) настоящих Правил.

4.2. Физическое, юридическое лицо Российской Федерации, организующее и выполняющее полеты воздушных судов, не относящихся к легким или сверхлегким, в целях АОН, должно иметь свидетельство эксплуатанта, полученное в соответствии с Федеральными авиационными [правилами](#) "Эксплуатанты авиации общего назначения. Требования к эксплуатанту авиации общего назначения, процедуры регистрации и контроля деятельности эксплуатантов авиации общего назначения", утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июня 2003 г. N 147 <*>.

<*> Зарегистрирован Минюстом России 23 сентября 2003 г., регистрационный N 5104.

4.3. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы его работники знали и исполняли законы, правила и процедуры государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта.

4.4. КВС обеспечивает подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант описывает процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

4.5. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту воздушного судна информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

4.6. Эксплуатант создает систему управления безопасностью полетов, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование.

4.7. Система управления безопасностью полетов должна включать:

процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

процессы разработки и внедрения профилактических мероприятий, необходимых для поддержания приемлемого уровня безопасности полетов;

обеспечение постоянного контроля и регулярной оценки адекватности и эффективности мер по управлению безопасностью полетов.

4.8. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы полет не начинался, если им не установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые при таком полете для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связанное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить полет.

4.9. Эксплуатант утверждает РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

4.10. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок;

V. Правила подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок

Общие требования

5.1. Физические, юридические лица, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, выполняют требования, установленные в настоящей главе и [главах I, II и III](#).

5.2. Эксплуатант обеспечивает, чтобы все члены экипажа воздушного судна были ознакомлены с законами, правилами и процедурами, касающимися их обязанностей и применимыми к районам полета воздушного судна, используемым аэродромам и соответствующим аэронавигационным средствам.

5.3. Принятие решений о начале, продолжении полета, отклонении от плана полета и (или) прекращении полета возлагается на КВС в порядке, установленном в РПП, с учетом информации, предоставленной сотрудником по обеспечению полетов (полетным диспетчером), в том случае, если утвержденным эксплуатантом методом контроля и наблюдения за выполнением полетов предусматривается привлечение сотрудника по обеспечению полетов (полетного диспетчера).

5.4. Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы КВС имел на борту самолета всю необходимую информацию, касающуюся поисково-спасательных служб в районе, над которым будет пролетать воздушное судно.

5.5. Эксплуатант вводит систему управления безопасностью полетов, которая:

включает процессы определения фактических и потенциальных угроз для безопасности полетов и оценки соответствующих рисков;

обеспечивает принятие корректирующих действий, необходимых для выдерживания показателей безопасности полетов;

обеспечивает проведение постоянного мониторинга и регулярной оценки показателей безопасности полетов;

обеспечивает постоянное улучшение обязательных показателей работы системы управления безопасностью полетов.

5.6. В рамках системы управления безопасностью полетов определяется структура функций в вопросах обеспечения безопасности полетов эксплуатанта, в том числе и функции руководителей эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.

5.7. Эксплуатант воздушного судна с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов.

Программа анализа полетных данных включает в себя:
(абзац введен [Приказом](#) Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

сбор данных бортовых средств объективного контроля, выполненных воздушным судном полетов, и анализ полученной информации;
(абзац введен [Приказом](#) Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

сбор данных, полученных от авиационного персонала по вопросам безопасности полетов.
(абзац введен [Приказом](#) Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

Выявленные при выполнении программы анализа полетных данных отклонения от требований эксплуатационной документации воздушного судна и настоящих Правил, а также отказы авиационной техники подлежат обязательной регистрации эксплуатантом для осуществления профилактических мероприятий по предотвращению авиационных происшествий.

(абзац введен [Приказом](#) Минтранса России от 16.11.2011 N 284)

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант обеспечивает хранение в течение двух лет параметрических данных средств объективного контроля и предъявляет их по требованию уполномоченного [органа](#) в области гражданской авиации.
(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

Программа анализа полетных данных эксплуатанта обеспечивает защиту персональных данных в соответствии с законодательством Российской Федерации.
(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 27.12.2012 N 453)

5.8. В рамках системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по безопасности полетов, предназначенную для исполнения персоналом эксплуатанта.

5.9. Эксплуатант устанавливает процедуры, обеспечивающие выполнение следующих условий:

полет не начинался, пока эксплуатант на основании полученных им данных не удостоверится в том, что имеющиеся наземные и (или) водные средства, которые непосредственно требуются для такого полета, для безопасной эксплуатации воздушного судна и защиты людей на борту, соответствуют условиям, в которых должен выполняться полет, и что они правильно используются для этой цели;

о любых неполадках в работе средств обеспечения полетов, замеченных во время полетов, без излишней задержки сообщалось в организации, обслуживающие указанные средства.

5.10. Эксплуатант обеспечивает наличие РПП и его применение авиационным персоналом, занимающимся вопросами обеспечения, подготовки и выполнения полетов.

5.11. При внесении изменений в РПП о них сообщается всему авиационному персоналу, которому надлежит пользоваться РПП, и в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложены функции по обязательной сертификации юридических, физических лиц, осуществляющих и (или) обеспечивающих коммерческие воздушные перевозки.

5.12. РПП должно содержать сведения:

а) Часть А "Общие положения":

инструкции с общим изложением обязанностей авиационного персонала, имеющего отношение к выполнению полетов;

системы нормативов полетного и рабочего времени и времени отдыха членов летного и кабинного экипажей воздушного судна в соответствии с [пунктом 5.23](#) настоящих Правил;

перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая оборудование, необходимое для выполнения полетов в воздушном пространстве, в котором предписано использовать основанную на характеристиках навигацию;

для полетов по правилам ETOPS - подлежащие использованию правила навигации, процедуры при отказе двигателя при выполнении полетов с применением правил ETOPS, а также назначение и использование запасных аэродромов;

обстоятельства, при которых необходимо экипажу воздушного судна прослушивать радиочастоты;

метод определения минимальных абсолютных высот полета в соответствии с [пунктом 5.18](#) настоящих Правил;

методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов;

меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту;

организация и процедуры наземного обслуживания;

порядок действий КВС, ставших свидетелями авиационного происшествия;

состав летного экипажа воздушного судна для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности полномочий членов экипажа воздушного судна;

точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей;

условия, в которых применяется кислород, и запас кислорода, определяемый в соответствии с [пунктом 2.13](#) настоящих Правил;

инструкции по контролю за массой и центровкой воздушного судна;

инструкции по устранению (предупреждению) обледенения и контролю за выполнением этих операций;

технические требования к рабочему плану полета;

действия экипажа воздушного судна в обычной ситуации для каждого этапа полета;

указания по использованию обычных карт контрольных проверок и времени их использования;

правила вылета в непредвиденных обстоятельствах;

указания по обеспечению информации об абсолютной высоте и сообщению об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа воздушного судна;

указания по использованию автопилотов и автоматов тяги в приборных метеорологических условиях;

указания по взаимодействию с органами ОВД;

инструктаж относительно вылета и захода на посадку;

процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами;

процедура стабилизированного захода на посадку;

ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности;

необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам;

указания по выполнению заходов по схемам точного и неточного заходов на посадку по приборам;
(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

распределение обязанностей среди членов летного экипажа воздушного судна и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж воздушного судна при выполнении захода на посадку и посадки по приборам в ночное время и приборных метеорологических условиях;

инструкции и требования по обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли;

принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования БСПС;

порядок действий КВС перехватываемых воздушных судов;

визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными

судами.

Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15000 м, дополнительно:

информация о действиях пилота в случае воздействия солнечной космической радиации;

порядок действий в случае принятия решения об аварийном снижении, предусматривающий необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и действия, которые следует предпринять в случае, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда связь прервана;

подробные сведения о введении системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП) в соответствии с [пунктом 5.5](#) настоящих Правил, включая заявление эксплуатанта о политике в области обеспечения безопасности полетов и функции персонала, включая руководителей эксплуатанта;

информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации;

инструкции и указания по авиационной безопасности;

контрольный перечень осмотра воздушного судна, разрабатываемый в соответствии с [пунктом 5.103](#) настоящих Правил;

б) Часть В "Информация по эксплуатации воздушного судна":

сертификационные и эксплуатационные ограничения;

порядок действий летного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и карты контрольных проверок;

инструкции по эксплуатации и информация о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями;

информация для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги (мощности) силовых установок и скорости полета;

максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа воздушного судна, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов;

инструкции и данные для расчета массы и центровки воздушного судна;

инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза;

информация о системах, органах управления воздушного судна и инструкции по их использованию;

перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов воздушных судов и разрешенных специальных полетов, включая требования, касающиеся выполнения полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках;

перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию;

правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по видам аварийных ситуаций, координацию действий экипажа воздушного судна, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа;

порядок действий кабинного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях,

диспетчер) приступает к выполнению процедур, предусмотренных РПП, и передает КВС информацию, касающуюся безопасности полетов, которая может быть необходимой для безопасного завершения полета, включая информацию о любых изменениях плана полета, необходимость в которых возникает в ходе этого полета.

Авиационная безопасность

5.102. На всех самолетах, где устанавливается дверь кабины летного экипажа воздушного судна, дверь находится в закрытом и запертом положении с момента закрытия всех внешних дверей после посадки пассажиров до открытия любой такой двери для их высадки, за исключением случаев покидания рабочего места, предусмотренных пунктом 3.10 настоящих Правил.
(п. 5.102 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 22.11.2010 N 263)

5.103. Эксплуатант обеспечивает наличие на борту воздушного судна контрольного перечня осмотра воздушного судна, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства в случае предполагаемой диверсии и при проверке воздушного судна на предмет выявления спрятанного оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, когда имеется подозрение относительно того, что воздушное судно может подвергнуться акту незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

5.104. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки членов экипажа воздушного судна по авиационной безопасности, обеспечивающую принятие членами экипажа наиболее правильных действий, направленных на сведение к минимуму последствий актов незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и включающую в себя следующие элементы:

- а) оценка уровня опасности события;
- б) связь и координация между членами экипажа;
- в) соответствующие меры самообороны;
- г) применение предназначенных для членов экипажа защитных устройств;
- д) ознакомление с методами контроля поведения террористов и реакцией пассажиров;
- е) учения по отработке действий в реальной обстановке с учетом различных условий, угроз;
- ж) порядок действий в кабине летного экипажа в целях защиты воздушного судна;
- з) правила досмотра воздушного судна и рекомендации относительно наименее опасных мест для размещения опасных предметов.

5.105. Эксплуатант устанавливает и выполняет программу подготовки с целью ознакомления своих работников с превентивными мерами и методами в отношении пассажиров, багажа, грузов, почты, оборудования, запасов и бортового питания, предназначенных для перевозки на воздушном судне, с тем, чтобы его работники способствовали предотвращению актов терроризма или других форм незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

VI. Общие правила выполнения авиационных работ

6.1. Физические лица, юридические лица, выполняющие авиационные работы, выполняют требования, установленные в настоящей главе и [главах I, II, III, IV и VII](#) настоящих Правил.

6.2. Авиационные работы в зависимости от их цели, правил выполнения и технологии их выполнения подразделяются на следующие виды:

- авиационно-химические работы;
- воздушные съемки;

лесоавиационные работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

работы с целью оказания медицинской помощи;

летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации.

6.3. Эксплуатант в дополнение к требованиям [пункта 4.10](#) настоящих Правил предусматривает в РПП особенности выполнения авиационных работ видов, в том числе:

порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;

определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;

санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;

ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

6.4. На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

6.5. Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

6.6. Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

6.7. Перед началом работ, а также в процессе их выполнения КВС обязан иметь информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

6.8. При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже чем через 60 минут.

6.9. При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

6.10. Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

6.11. Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам воздушного судна обеспечивает КВС.

VII. Правила выполнения видов авиационных работ

Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве

7.1. В начале сезона работ каждое воздушное судно, занятое в производстве авиационно-химических работ (далее - АХР), перед первым вылетом с базового аэродрома проверяется в контрольном полете (облете) при полной полетной массе и установленной сельскохозяйственной аппаратурой, результаты

которого записываются в эксплуатационную документацию воздушного судна.

7.2. АХР разрешается выполнять:

в равнинной местности, а также предгорьях и горных долинах на удалении от склонов не менее 5 км - при видимости не менее 3000 м (на вертолетах - 2000 м) и высоте нижней границы облаков не ниже 150 м;

в горной местности - при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облаков не ниже 300 м с обеспечением превышения высоты нижней границы облаков над высотой полета не менее 100 м.

В случае ухудшения погоды ниже значений, допустимых для конкретного вида работ, КВС прекращает выполнение полетов.

7.3. До начала обработки участка (полей, садов, виноградников и т.п.) КВС определяет с земли или с воздуха расположение препятствий и характерных ориентиров.

Полет с целью такого облета участка выполняется на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.4. Полеты при обработке участков (полей, садов, виноградников и т.п.) в равнинной местности должны выполняться на высотах не ниже 5 м, а над верхушками отдельных деревьев леса - не ниже 10 м.

7.5. Полеты для обработки участков разрешается начинать:

в равнинной местности - не ранее чем за 30 минут до восхода солнца;

в горной местности - не ранее восхода солнца.

Полеты для обработки участков завершаются до захода солнца.

7.6. Полеты воздушного судна к обрабатываемым участкам и обратно выполняются по безопасному маршруту на высоте не менее 50 м над препятствиями.

7.7. При обработке участков развороты над препятствиями должны выполняться на высоте не менее 50 м на самолетах и 30 м на вертолетах. Крены воздушного судна выдерживаются в соответствии с РЛЭ.

Препятствия, расположенные на границах участка, разрешается пролетать с превышением не менее 10 м, а над линиями электропередач - не менее 20 м.

7.8. Полеты вдоль воздушных линий связи и электропередач над участками, пересеченными такими линиями, разрешается выполнять:

с подветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра, не превышающей 8 м/с;

с наветренной стороны на расстоянии от линии связи и электропередач не менее 50 м при скорости ветра до 5 м/с и не менее 100 м при скорости ветра от 6 до 8 м/с.

7.9. Для обработки участков на склонах гор заходы должны выполняться:

а) вдоль горизонталей склона, кроме случаев, указанных в [подпункте "б"](#);

б) в случаях, когда невозможно выполнить требования [подпункта "а"](#), гоны и развороты для последующих заходов на гон должны выполняться в сторону понижения рельефа местности или, при сохранении рабочей высоты и скорости не менее установленной РЛЭ - вверх по склону.

7.10. Загрузку вертолета с вращающимися винтами при выполнении АХР допустимо производить только под руководством лиц, имеющих подготовку для проведения этой операции.

7.11. При выполнении полетов с целью выполнения АХР запрещается:

оглядываться назад для наблюдения за выходом химикатов (удобрений и т.п.);

обрабатывать участки, выполнять взлеты и посадки, если высота солнца над горизонтом менее 15°, а курсовой угол солнца менее 30°;

выполнять маневры в целях устранения задержки выхода химикатов (удобрений и т.п.);

брать на борт воздушного судна лиц, не связанных с выполнением задания;

членам летного экипажа воздушного судна покидать рабочее место до завершения полета.

Воздушные съемки

7.12. К воздушным съемкам относятся: аэрофотосъемочные, поисково-съемочные и аэросъемочные полеты.

7.13. При выполнении воздушных съемок на истинной высоте менее 50 м:

развороты производятся на истинной высоте не менее 50 м;

угол крена не более 30°, а при использовании выпускных устройств не более 20°.

7.14. Допускается производить одновременно полеты двух воздушных судов над одним участком, если расстояние между параллельными маршрутами не менее 20 км. При этом КВС должны поддерживать радиосвязь друг с другом для своевременного информирования о своем местонахождении.

7.15. В случае применения воздушных съемок группой воздушных судов, а также съемок в условиях Арктики, Антарктики, на островах открытых морей и океанов порядок проведения таких съемок вносится в РПП.

7.16. Полеты над участками аэрофотосъемки производятся на заданных высотах по стандартному атмосферному давлению QNE (760 мм рт. ст.).

7.17. При выполнении аэрофотосъемки с включенным автопилотом КВС может передавать управление автопилотом штурману, продолжая контролировать выдерживание режима полета.

7.18. При выполнении поисково-съемочных полетов на воздушных судах, оборудованных аппаратурой для съемки с выпускными устройствами, минимально допустимые высоты полетов увеличиваются на длину выпущенного троса, если нет других ограничений для данного воздушного судна или аппаратуры для съемки.

7.19. При полетах в горной местности необходимо придерживаться склонов, освещенных солнцем и находящихся с наветренной стороны.

7.20. Запрещается выполнять:

полеты воздушных судов с выпускными устройствами при отсутствии механизма, обеспечивающего автоматический сброс троса в аварийной ситуации;

полеты по производству съемки у вершин гор на подветренных склонах при наличии болтанки;

полеты против солнца в равнинной местности на истинных высотах менее 100 м, а в горной местности - менее 200 м при высоте солнца над горизонтом менее 15° и курсовом угле менее 30°;

полеты в замкнутых долинах и горных ущельях, ширина которых на заданной высоте меньше трех радиусов разворота при угле крена 20° для воздушного судна данного типа.

Лесоавиационные работы

7.21. Полеты на лесоавиационных работах производятся в целях авиационной охраны лесов, обследования и учета лесов и обслуживания организаций лесоохраны и лесопользования.

7.22. При обнаружении пожаров разрешается по просьбе представителя заказчика выполнять посадки на вертолетах на площадки, подобранные с воздуха, с информированием органа ОВД, при наличии с ним связи.

7.23. Разрешается снижение над пожарами по кромке пожара до высоты над верхушками деревьев не менее 200 м на самолетах и 100 м на вертолетах.

7.24. Запрещены полеты над очагами верховых пожаров, а также в задымленных районах при видимости менее установленной для полетов по ПВП.

7.25. Сброс вымпела для передачи донесений производится с высоты над препятствиями не менее:
в равнинной местности и горных долинах шириной более 1500 м - 50 м;
в горной местности - 100 м.

7.26. При сбрасывании вымпелов не допускается:
производить заходы и развороты вверх по склону;
приближение при сильной болтанке к крутым склонам гор на расстояние менее 300 м;
производить сброс вымпела лично КВС;

выполнять маневры над пунктом приема донесений в целях привлечения внимания на высоте ниже безопасной.

7.27. Полеты по активному тушению пожаров с использованием сливных устройств, искусственного вызывания осадков, применением парашютов, спусковых приспособлений, а также сброса грузов и доставки взрывчатых веществ производятся в соответствии с технологиями, изложенным в РПП.

Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы

7.28. Производство строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных операций, перемещение грузов на внешней подвеске вертолетов не допускается, если заказчик:

не обеспечил соблюдение технологии подготовки грузов к транспортировке и соблюдение правил по технике безопасности;

не назначил представителя для руководства работами.

7.29. По решению КВС перед выполнением строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ производится тренировочный полет и висение над объектом работ для определения рациональных направлений способа и условий работы с соблюдением требований РЛЭ и технологии работы летного экипажа вертолета данного типа.

7.30. Для взаимодействия летного экипажа воздушного судна с бригадой рабочих (монтажников) применяются радиосвязь и (или) установленная КВС визуальная сигнализация.

7.31. Полеты на строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работах выполняются по ПВП при высоте нижней границы облаков не менее 150 м и видимости не менее 2000 м.

7.32. При производстве строительно-монтажных работ и погрузочно-разгрузочных операций в радиусе не более 5 км от посадочной площадки разрешается выполнять полеты с запасом топлива по усмотрению КВС, но не менее 20 минут полета.

Работы с целью оказания срочной медицинской помощи

7.33. Исключен. - [Приказ](#) Минтранса России от 22.11.2010 N 263.

7.34. Если посадка воздушного судна производится днем на площадку, подобранную с воздуха, вылет с нее ночью разрешается только в случае оказания срочной медицинской помощи.

В этом случае КВС обязан принять меры по подготовке площадки для безопасного взлета ночью с оборудованием светового обозначения курса взлета.

7.35. При срочных полетах вылет воздушного судна разрешается выполнять по ориентировочным прогнозам без данных о фактическом состоянии погоды на маршруте и в пункте посадки.

7.36. Обслуживание воздушных судов, выполняющих срочные полеты по оказанию медицинской помощи, производится в первоочередном порядке.

7.37. В случае вынужденной посадки экипаж воздушного судна обязан принять все возможные меры по организации доставки больных или медицинского груза в ближайший медицинский пункт и при возможности подготовить место для посадки другого воздушного судна.