

ПОЛЕТЫ В ОСОБЫХ
УСЛОВИЯХ И СЛУЧАЯХ

ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ
ПОЛЕТОВ

Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

В случае попадания в сильную болтанку КВС обязан доложить об этом соответствующему органу ОВД (управления полетами) и принять меры к выходу из зоны сильной болтанки, а при невозможности - произвести посадку на 3А

Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

При попадании ВС в зону сильной болтанки, угрожающей безопасности полета, КВС имеет право изменить высоту (эшелон) полета, действуя в соответствии с пунктом 44 настоящих Правил.

СТАТЬЯ 44 ФАПП

При встрече с опасными метеорологическими явлениями, отказе АТ и тому подобном, в целях обеспечения БП на заданной высоте (эшелоне) КВС предоставляется право самостоятельно изменять высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом органу ОВД (управления полетами), осуществляющему обслуживание (управление) полета данного ВС

СТАТЬЯ 44 ФАПП

В этом случае КВС обязан, не изменяя высоты (эшело́на) полета, отвернуть ВС, как правило, вправо на 30° от воздушной трассы (МВЛ) или маршрута полета, сообщить об этом органу ОВД (управления полетами) и, пройдя 30 км от оси воздушной трассы (МВЛ) или маршрута полета, вывести его на прежний курс с изменением высоты (эшело́на) полета до избранного

СТАТЬЯ 44 ФАПП

В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота. Возврат на воздушную трассу (МВЛ) или маршрут полета производится только с разрешения органа ОВД (управления полетами).

Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

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

Полеты в условиях турбулентности воздуха (болтанки)

Полеты пилотируемых аэростатов и
СЛА в условиях повышенной
турбулентности воздуха (болтанки)
запрещаются. При возникновении
болтанки экипажи пилотируемых
аэростатов, СЛА обязаны произвести
посадку на ближайшую пригодную
для этого площадку или аэродром.

Полеты в условиях пыльной бури

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

Полеты в условиях пыльной бури

В случае попадания в пыльную бурю КВС, выполняющий полет по ПВП, обязан перейти на полет по ППП или выйти из пыльной бури, доложив об этом и об условиях полета, соответствующему органу ОВД (управления полетами).

Полеты в условиях пыльной бури

Полеты на малых и предельно малых высотах через зоны пыльной бури запрещаются. Посадка в условиях пыльной бури запрещается.

Командиру вертолета в этих случаях разрешается произвести посадку на площадку, выбранную с воздуха, вне зоны пыльной бури.

Полеты в условиях пыльной бури

Полеты пилотируемых аэростатов
и СЛА в условиях пыльной бури
запрещаются.

Полеты в условиях горной местности

Полеты в условиях горной местности и на горных аэродромах выполняются в соответствии с настоящими Правилами и актами видов авиации. При пересечении горного хребта КВС обязан учитывать наличие восходящих и нисходящих воздушных потоков.

Полеты в условиях горной местности

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

Полеты в условиях горной местности

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

Полеты в условиях горной местности

При полете по ППП снижение ВС ниже нижнего (безопасного) эшелона разрешается выполнять только после пролета установленного рубежа начала снижения при знании экипажем воздушного судна точного его местонахождения.

Полеты в условиях горной местности

При отсутствии непрерывного радиолокационного (технического) контроля или неустойчивой работе бортового навигационного оборудования или неустойчивой двусторонней радиосвязи снижение ВС ниже нижнего (безопасного) эшелона с последующим заходом на посадку по установленной схеме разрешается выполнять только после выхода ВС на РТС аэродрома и определения его местонахождения.

Полеты над безориентирной местностью и пустыней

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

Полеты над безориентирной местностью и пустыней

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

Полеты над водной поверхностью

При полетах над акваторией морей (океанов), других крупных водоемов экипаж ВС обязан знать:

- береговую черту; расположение и режим работы береговых и островных свето- и радиомаяков;

Полеты над водной поверхностью

- порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации;
- правила приводнения с парашютом (при их наличии) и вынужденной посадки ВС на воду, а также правила пользования бортовыми индивидуальными и групповыми спасательными плавсредствами.

Полеты над водной поверхностью

На аэродромах, где посадка ВС производится со стороны моря или взлет выполняется в сторону моря, выделяются поисковые и спасательные силы и средства (катера, спасательные команды и т.п.), которые во время полетов должны находиться в готовности к немедленному проведению спасательных работ.

Полеты над водной поверхностью

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

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

Полеты над водной поверхностью

Полеты воздушных судов в
охранных зонах на высотах ниже
2 000 м над береговыми
лежбищами морского зверя
запрещаются.

Полеты в полярных районах

При полетах в полярных районах экипаж ВС обязан знать порядок использования бортовых радиотехнических и астрономических средств аэронавигации, учитывать частые изменения метеорологических условий, неустойчивость работы магнитных компасов, режим и особенности работы средств связи и РТО полетов, а также дальность их действия.

Полеты в полярных районах

К выполнению полетных заданий в полярных районах допускаются только специально подготовленные экипажи. Полеты в полярных районах должны выполняться на ВС, оснащенных специальным оборудованием для выполнения таких полетов.

Полеты в полярных районах

При выполнении полетов в полярных районах КВС независимо от запроса органа ОВД (управления полетами) обязан каждые 30 мин. сообщать ему свое местонахождение.

Полеты в полярных районах

При выполнении авиационных работ на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в полярных районах полеты ВС выполняются только в паре. Для временных аэродромов (площадок) в полярных районах направление полос указывается от истинного меридиана.

Полеты в полярных районах

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

- видимость - не менее 10 км;
- высота нижней границы облаков - не менее 300 м;
- облачность - не более 5 баллов;
- прямое солнечное освещение.

Полеты в полярных районах

Минимумы для авиационных работ, выполняемых в полярных районах, устанавливаются соответствующими актами видов авиации. Полеты в полярных районах выполняются без нанесения ущерба их фауне и флоре

Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

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

Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

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

Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

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

Полеты в условиях сложной орнитологической обстановки

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

- повысить осмотрительность;
- включить (выпустить) фары;
- повысить контроль за параметрами работы двигателя (двигателей);
- при необходимости уйти на второй круг.

Полеты на малых и предельно малых высотах

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

Полеты на малых и предельно малых высотах

При наборе высоты с предельно малой высоты до заданной высоты (эшелоны) полета перевод шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление осуществляется на высоте перехода района аэродрома (аэроузла), района ЕС ОрВД.

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ ПОЛЕТОВ

Правила полетов ВС при
возникновении угрозы
безопасности полета, в том
числе связанной с актом
незаконного вмешательства на
борту воздушного судна

Правила полетов ВС при возникновении угрозы БП, в том числе связанной с АНВ на борту ВС

Экипаж ВС, терпящего бедствие,
имеет право пользоваться любыми
имеющимися в его распоряжении
средствами для привлечения
внимания, извещения о своем
местонахождении и получения
помощи.

АНВ на борту ВС

Командир ВС передает сигналы и сообщения о бедствии. В случае, когда продолжение полета не обеспечивает безопасности экипажа и пассажиров, КВС имеет право принять решение на выполнение вынужденной посадки, а также на покидание ВС, если экипаж и пассажиры обеспечены индивидуальными средствами спасения.

АНВ на борту ВС

Командир оставляет ВС последним, если иной порядок не определен РЛЭ (инструкцией экипажу) ВС данного типа.

В воздушном пространстве все ВС обеспечиваются аварийным оповещением.

АНВ на борту ВС

Экипаж ВС, при АНВ на его борту, обязан любыми способами попытаться уведомить орган ОВД (управления полетами) об этом, а также о любых отклонениях от плана полета, вызванных этими обстоятельствами. Если ВС оборудовано ответчиком вторичной радиолокации, то экипаж должен установить на ответчике режим "А" и код 7500.

АНВ на борту ВС

При получении от экипажа ВС сигнала "Бедствие" и (или) "ССО" все органы ОВД (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие.

Попадание в метеоусловия, к полетам
в которых экипаж ВС не подготовлен

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

Попадание в метеоусловия, к полетам в которых
экипаж ВС не подготовлен

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

Попадание в метеоусловия, к полетам в которых экипаж ВС не подготовлен

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

Потеря ориентировки

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

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

Потеря ориентировки

При потере ориентировки командир воздушного судна обязан:

- а) включить сигнал "Бедствие";
- б) передать по радио сигнал "Полюс";
- в) доложить органу ОВД (управления полетами) об остатке топлива и условиях полета;

Потеря ориентировки

г) с разрешения органа ОВД (управления полетами) занять наивыгоднейшую высоту для обнаружения ВС наземными радиотехническими средствами и экономичного расхода топлива;

Потеря ориентировки

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

Потеря ориентировки

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

Потеря ориентировки

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

При потере ориентировки вблизи Государственной границы РФ КВС должен немедленно взять курс от Государственной границы вглубь территории РФ

Потеря ориентировки

В приграничной полосе выполнять маневры для восстановления ориентировки запрещается. Для вывода ВС на аэродром посадки может использоваться самолет-лидер.

Потеря ориентировки

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

Потеря ориентировки

Экипаж пилотируемого аэростата при потере ориентировки в приграничной полосе, а также при возможности входа в запретную зону обязан произвести посадку немедленно.

Вынужденная посадка вне аэродрома

В случае крайней необходимости при невозможности продолжения полета КВС имеет право принять решение о выполнении вынужденной посадки вне аэродрома.

Приняв такое решение, он обязан по возможности сообщить органу ОВД (управления полетами) о предполагаемых месте и времени посадки

Вынужденная посадка вне аэродрома

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

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

Вынужденная посадка вне аэродрома

Вылет с места вынужденной посадки после устранения неисправностей на ВС осуществляется с разрешения соответствующего органа ЕС ОрВД, а при отсутствии с ним связи и в случаях, не терпящих отлагательства по причинам безопасности, - по решению КВС.

Вынужденная посадка вне аэродрома

Вынужденная посадка гидросамолета в море производится как можно ближе к берегу или кораблю (судну).

Вынужденная посадка гидросамолета в море ночью, когда невозможно определить состояние водной поверхности, скорость и направление ветра, производится, если возможно, по лунной дорожке с применением бортового светотехнического оборудования.

Вынужденная посадка вне аэродрома

Для обнаружения гидросамолета,
совершившего вынужденную
посадку в море ночью,
аэронавигационные и
проблесковые огни после
посадки остаются включенными.

ОТКАЗ СИСТЕМ (АГРЕГАТОВ) ВС

При отказе систем (агрегатов) ВС, вызывающих необходимость изменения плана полета, в том числе к вынужденной посадке, КВС обязан:

- а) при полете по ПВП произвести посадку на ближайшем аэродроме или вне аэродрома;

ОТКАЗ СИСТЕМ (АГРЕГАТОВ) ВС

б) при полете по ППП по возможности перейти на полет по ПВП, а когда нет уверенности в безопасности такого перехода, но имеется техническая возможность продолжения полета, необходимо следовать в район, где возможен переход на полет по ПВП, или следовать указаниям органа ОВД (управления полетами).

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

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

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

При потере радиосвязи КВС обязан включить сигнал "Бедствие" и, используя все имеющиеся средства, принять меры к восстановлению связи с органом ОВД (управления полетами) непосредственно или через другие ВС. В таких случаях, при необходимости, может использоваться аварийная частота 121,5 МГц.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

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

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

При потере радиосвязи непосредственно после взлета КВС обязан произвести заход по установленной схеме и выполнить посадку на аэродроме вылета.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

В случаях, когда произвести посадку на аэродроме вылета после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса ВС превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), КВС имеет право:

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

- а) следовать на аэродром назначения в соответствии с условиями, выданными органом ОВД (управления полетами);

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

б) следовать на запасной аэродром на эшелоне, заданном органом ОВД (управления полетами) или на ближайшем нижнем эшелоне (в соответствии с правилами вертикального эшелонирования), но не ниже нижнего (безопасного) эшелона.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

б) ...В случае, когда полет выполняется на нижнем (безопасном) эшелоне, на запасной аэродром необходимо следовать на ближайшем верхнем эшелоне.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

При потере радиосвязи на этапе набора высоты до заданного эшелона (высоты) КВС имеет право произвести посадку на аэродроме вылета по установленной схеме снижения и захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме вылета КВС принимает решение о следовании на аэродром назначения или на запасной аэродром в соответствии с настоящими Правилами.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

При потере радиосвязи после набора заданного органом ОВД (управления полетами) эшелона (высоты), полет на аэродром назначения или на расположенный по пути следования запасной аэродром выполняется на этом эшелоне (высоте), а возвращение на аэродром вылета - на ближайшем нижнем эшелоне.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

При потере радиосвязи на этапе снижения КВС обязан занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

При потере радиосвязи на этапе снижения КВС обязан занять установленный ранее органом ОВД (управления полетами) эшелон (высоту) и выполнить полет на аэродром посадки на этом эшелоне (высоте) с последующим заходом на посадку по установленной схеме.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

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

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

Возвращение на аэродром вылета необходимо выполнять по тому же маршруту, по которому выполнялся полет до потери радиосвязи, за исключением случаев, когда вход в район аэродрома (аэроузла) осуществляется по коридорам, не совпадающим с коридорами выхода.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

В этом случае экипаж ВС должен выполнять полет в соответствии с документами аэронавигационной информации.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

Снижение и заход на посадку на основном или запасном аэродроме при потере радиосвязи КВС обязан производить в соответствии с данными, указанными в документах аэронавигационной информации, с соблюдением максимальной осмотрительности.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

При отсутствии таких данных в документах аэронавигационной информации для запасного аэродрома, снижение для захода на посадку разрешается производить от траверза приводной радиостанции запасного аэродрома.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

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

При полете без радиосвязи ночью местонахождение ВС экипаж должен, по возможности, обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.

Отказ бортовых или наземных систем (средств) радиосвязи

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

Отказ радиолокационных средств в районе ОВД

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

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

Отказ радиолокационных средств в районе ОВД

- б) при полете по ПВП - усилить осмотрительность;
- в) следить за воздушной обстановкой по радиообмену ВС и органа ОВД (управления полетами).

Отказ РТС на аэродроме посадки

При отказе средств РТО посадки на аэродроме и невозможности по метеорологическим условиям визуальной посадки КВС обязан уйти на второй круг (выполнить процедуру прерванного захода на посадку) и следовать на запасной аэродром.

Отказ РТС на аэродроме посадки

При невозможности ухода на запасной аэродром по причине недостатка топлива или неисправности авиационной техники КВС действует в соответствии с актами видов авиации.

Внезапное ухудшение состояния здоровья или ранение членов экипажа (пассажиров)

Обязанности выбывшего члена экипажа по указанию КВС выполняет другой член экипажа.

Порядок действий экипажа ВС при внезапном ухудшении состояния здоровья или ранении КВС, когда он не может продолжать выполнение своих функциональных обязанностей, определяется соответствующими актами видов авиации.

ОСОБЫЕ СЛУЧАИ ПОЛЕТОВ

Порядок действий экипажей и органов ОВД (управления полетами) при возникновении особых случаев в полете, не указанных в настоящих Правилах определяется соответствующими актами видов авиации и руководством по летной эксплуатации (инструкцией экипажу) воздушного судна данного типа.

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ

"аэродром" - участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов (ст. 40 Воздушного кодекса Российской Федерации);

АЭРОДРОМ ГОРНЫЙ

Аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома, а так же аэродром, расположенный на высоте 1 000 м и более над уровнем моря;

АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ

Аэродром, на котором посадка предусмотрена планом полета или заданием на полет.

Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки;

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения (РТО), необходимые для организации и выполнения полетов;

БЕЗОПАСНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА

Высота полета, исключая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней;

БОЛТАНКА

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

ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ

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

ВЫСОТА АБСОЛЮТНАЯ

Высота, определяемая
относительно уровня моря,
выбранного за начало отсчета;

ВЫСОТА ИСТИННАЯ

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

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

ВЫСОТА ПЕРЕХОДА

Высота, установленная для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе высоты полета;

МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА СНИЖЕНИЯ

Высота, установленная для неточного захода на посадку, ниже которой снижение не может производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами (далее именуется - МВС);

НЕТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ

Заход на посадку по приборам без
навигационного наведения по
глиссаде, формируемой с
помощью электронных средств;

ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ

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

ЭШЕЛОН ПОЛЕТА

установленная поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к давлению 760,0 мм ртутного столба (1013,2 гектопаскаля) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов (п. 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации);

ЭШЕЛОН НИЖНИЙ (БЕЗОПАСНЫЙ)

ближайший к безопасной высоте полета рассчитанный и установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА

Установленный эшелон полета для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря.

МИНИМУМЫ

Минимум выполнения полетов устанавливается для аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна, вида авиационных работ.

МИНИМУМЫ

Основными параметрами при установлении минимумов выполнения полетов являются: ВПР (МВС), высота нижней границы облаков, видимость на ВПП, видимость, а дополнительно для СЛА - степень атмосферной турбулентности, болтанки.

МИНИМУМ АЭРОДРОМА

Для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на ВС данной категории.

МИНИМУМ АЭРОДРОМА

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

МИНИМУМ ВС

Для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП, позволяющему безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ ВС

Для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), позволяющим безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ КВС

Для взлета устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ КВС

Для посадки устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ КВС

Для полетов под облаками по ПВП устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ КВС

Командиру воздушного судна
минимум для выполнения полета
устанавливается в зависимости
от уровня его летной подготовки.

МИНИМУМ ВИДА АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

Устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых разрешается выполнение вида авиационных работ с применением правил полетов (ПВП, ППП), установленных для данного вида работ.

МИНИМУМ АЭРОДРОМА

Минимумы аэродромов для взлета и посадки воздушных судов рассчитываются в соответствии с методикой определения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов.

МИНИМУМЫ

В каждом конкретном случае минимумы для взлета и посадки определяются исходя из минимума аэродрома, воздушного судна, командира воздушного судна по наивысшему из них.