



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
(МИНТРАНС ДНР)**

П Р И К А З

22 марта 2016г.

Донецк

№ 200



Министерства юстиции
Донецкой Народной Республики

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

ИСТРАНЦИОННЫЙ №

1115

04

04

20 16

г. (дата регистрации)

Об утверждении Порядка принятия решения на вылет и прилет воздушных судов гражданской авиации Донецкой Народной Республики по правилам полетов по приборам

Во исполнение Закона Донецкой Народной Республики «О транспорте», Закона Донецкой Народной Республики «О системе органов исполнительной власти Донецкой Народной Республики», на основании пункта 1.2., абзацев «а», «ж» подпункта 23 пункта 3.1. Положения о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденного Постановлением Совета Министров Донецкой Народной Республики от 22.10.2014 г. № 40-8,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Порядок принятия решения на вылет и прилет воздушных судов гражданской авиации Донецкой Народной Республики по правилам полетов по приборам.
2. Настоящий Приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.
3. Отделу гражданской авиации обеспечить подачу настоящего Приказа в Министерство юстиции Донецкой Народной Республики на государственную регистрацию.
4. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на Заместителя Министра транспорта Кушнера А.И.

И.о. Министра транспорта
Донецкой Народной Республики



И.А. Андриенко

УТВЕРЖДЕНО

Приказом Министерства транспорта
Донецкой Народной Республики

24 марта 2016г. № 200



Министерства юстиции
Донецкой Народной Республики

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

регистрационный № 1115
04 04 2016г.
(дата заполнения)

ПОРЯДОК

ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ НА ВЫЛЕТ И ПРИЛЕТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ ПО ПРАВИЛАМ ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

I. Общие положения

1.1. Порядок принятия решения на вылет и прилет воздушных судов гражданской авиации Донецкой Народной Республики по правилам полетов по приборам (далее - Порядок) разработан с учетом требований, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ICAO).

1.2. Целью настоящего Порядка является обеспечение безопасности полетов при выполнении вылетов и прилетов воздушных судов гражданской авиации Донецкой Народной Республики по правилам полетов по приборам.

1.3. Настоящий Порядок распространяется и является обязательным для эксплуатантов и других субъектов авиационной деятельности гражданской авиации Донецкой Народной Республики.

1.4. Порядок устанавливает требования к процедуре принятия решения командирами воздушных судов гражданской авиации Донецкой Народной Республики для вылета и прилета по правилам полетов по приборам.

1.5. Настоящий Порядок используется эксплуатантами гражданской авиации Донецкой Народной Республики и персоналом служб обслуживания воздушного движения.

II. Определения и сокращения

2.1. В настоящем Порядке термины употребляются в следующем значении:

аэродром (вертодром) (далее - аэродром) - участок суши или водной поверхности (включая размещенные на ней любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения воздушных судов;

аэродром изолированный - аэродром, который географически изолирован и не имеет подходящего запасного аэродрома в радиусе, приемлемом для данного типа воздушного судна;

аэронавигационный запас топлива - резерв топлива сверх расчетного количества для полета от аэродрома вылета до аэродрома назначения;

вертикальная видимость - максимальное расстояние от поверхности земли до уровня, с которого вертикально вниз видны объекты на земной поверхности;

взлетно-посадочная полоса - определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов;

видимость - максимальное расстояние, с которого наблюдаются и распознаются неосвещенные объекты днем и световые ориентиры ночью;

высота нижней границы облаков - расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся на высоте ниже 6000 м (20000 футов) и занимающих более половины неба. В случае если нижнюю границу облаков определить невозможно, следует руководствоваться вертикальной видимостью;

высота принятия решения (Нп.р. (ВПР) или DH / DA) - установленная абсолютная или относительная высота, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случае, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасную посадку. Сокращение DH / DA используется только в случае, если речь идет о точном заходе на посадку. При этом DH отсчитывается от уровня порога взлетно-посадочной полосы, а DA - от среднего уровня моря;

дальность видимости на взлетно-посадочной полосе - расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии взлетно-посадочной полосы, может видеть маркировку покрытия взлетно-посадочной полосы или огни, ограничивающие взлетно-посадочную полосу или обозначающие ее осевую линию;

запасной аэродром - аэродром, на который может следовать воздушное судно в случае, если невозможно (нецелесообразно) следовать до аэродрома назначенной посадки или осуществлять на нем посадку;

запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором воздушное судно может выполнить посадку, если в этом возникнет необходимость вскоре после взлета и не будет возможности использовать аэродром взлета;

заход на посадку по минимуму категории I - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения не менее 60 м (200 футов)

или при видимости не менее 800 м, либо при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе не менее 550 м;

заход на посадку по минимуму категории II - точный заход на посадку и посадка по приборам с высотой принятия решения менее 60 м (200 футов), но не менее 30 м (100 футов) и при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе не менее 300 м;

заход на посадку по минимуму категории IIIА - точный заход на посадку и посадка по приборам:

с высотой принятия решения менее 30 м (100 футов) или без ограничения по высоте принятия решения;

при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе не менее 200 м;

заход на посадку по минимуму категории IIIВ - точный заход на посадку и посадка по приборам:

с высотой принятия решения менее 15 м (50 футов) или без ограничения по высоте принятия решения;

при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе менее 200 м, но не менее 75 м;

заход на посадку по минимуму категории IIIС - точный заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по высоте принятия решения и дальности видимости на взлетно-посадочной полосе;

зона приземления - участок взлетно-посадочной полосы за ее порогом, предназначенный для первого касания самолетами, которые выполняют посадку;

классификационная скорость - скорость пересечения порога взлетно-посадочной полосы, которая в 1,3 раза превышает скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертифицированной посадочной массе;

маневр посадки с круга / маневрирование по кругу (Circle-to-Land или Maneuver / Circling maneuver) - используется для описания конечного визуального этапа захода на посадку по приборам, при котором визуальное

маневрирование выполняется с целью захода для посадки на взлетно-посадочной полосе, расположение которой не подходит для выполнения захода на посадку с прямой;

минимальная высота снижения - установленная абсолютная или относительная высота при заходе на посадку по неточной системе или при заходе на посадку с круга или визуальном заходе на посадку, ниже которой снижение не должно выполняться без визуального контакта с ориентирами;

минимум аэродрома для взлета - минимально допустимые значения видимости на взлетно-посадочной полосе (видимости) или, при необходимости, высоты нижней границы облаков и видимости, которые позволяют безопасно выполнять взлет на воздушном судне данной категории;

минимум аэродрома для посадки - минимально допустимые значения высоты принятия решения и видимости на взлетно-посадочной полосе или видимости, позволяющие безопасно выполнять посадку на воздушном судне данной категории;

минимум воздушного судна для взлета - минимально допустимое значение видимости на взлетно-посадочной полосе, позволяющее безопасно выполнять взлет на воздушном судне данного типа;

минимум воздушного судна для посадки - минимально допустимые значения высоты принятия решения и видимости на взлетно-посадочной полосе, указанные в руководстве по летной эксплуатации данного типа воздушного судна, которые позволяют безопасно выполнять посадку на воздушном судне данного типа;

минимум командира воздушного судна для взлета - минимально допустимое значение видимости на взлетно-посадочной полосе (при необходимости высота нижней границы облаков), при котором командиру разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа;

минимум командира воздушного судна для посадки - минимально допустимые значения высоты принятия решения и видимости на взлетно-посадочной полосе, при которых командиру разрешается выполнять посадку

на воздушном судне данного типа (применяется только в случае, если речь идет о заходе на посадку по неточным или точным системам категории I);

минимум экипажа воздушного судна для посадки - минимально допустимые значения высоты принятия решения и видимости на взлетно-посадочной полосе, при которых экипажу разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа (применяется только в случае, если речь идет о заходе на посадку по системам категории II и III);

морская миля - мера длины, равная 1852 м;

независимые взлетно-посадочные полосы - взлетно-посадочные полосы на одном аэродроме, имеющие разные посадочные поверхности, которые могут частично совпадать или пересекаться таким образом, что в случае блокирования одной взлетно-посадочной полосы планируемый вид полетов может выполняться с другой взлетно-посадочной полосы, а также имеется для каждой взлетно-посадочной полосы отдельный вид захода на посадку с соответствующими навигационными средствами;

необходимый визуальный контакт с ориентирами - видимость части визуальных средств или зоны захода на посадку в течение времени, достаточного для оценки пилотом местоположения воздушного судна и скорости его изменения относительно номинальной траектории полета;

неточный заход на посадку - заход на посадку и посадка по приборам без использования наведения по глиссаде, формируемой с помощью электронных средств;

ночь - период времени между заходом и восходом солнца, который начинается вечером и заканчивается утром, когда центр солнечного диска размещается на 6 градусов ниже горизонта;

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

принятие решения на вылет - комплекс действий экипажа под руководством командира воздушного судна, выполнение которых начинается с начала предполетной подготовки и заканчивается запросом экипажа

воздушного судна о готовности к запуску двигателей или на буксировку соответствующему органу обслуживания воздушного движения;

резервное топливо - запас топлива на непредвиденные обстоятельства, вызванные отклонением от утвержденного планом полета маршрута, усилением скорости ветра и другими обстоятельствами;

точный захода на посадку - заход на посадку и посадка по приборам с использованием точного наведения по азимуту и глиссаде при минимумах, которые определяются категорией захода на посадку;

фут - мера длины, равная 0,3048 метра;

эксплуатант - юридическое или физическое лицо, которое эксплуатирует воздушные суда или предоставляет услуги в этой области;

эксплуатационный минимум аэродрома - установленное ограничение использования аэродрома для взлета и посадки, которое определяется в значениях дальности видимости на взлетно-посадочной полосе или метеорологической видимости и высоты принятия решения, или минимальной высоты снижения, а также условиями облачности;

ВЕСМГ - индекс изменений, который используется в прогнозах погоды для описания ожидаемых изменений метеорологических условий, достигающих или переходящих установленные значения с постоянной или переменной скоростью;

ТЕМРО - индекс изменений, который используется в прогнозах погоды для описания ожидаемых временных изменений метеорологических условий, которые достигаются или переходят установленные значения и в каждом отдельном случае сохраняются в течение времени, которое длится менее 1 часа, а в целом - менее половины периода прогноза, в течение которого прогнозируются изменения.

2.2. В настоящем Порядке используются следующие сокращения:

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

ВС - воздушное судно;

- КВС - командир воздушного судна;
- М - метр;
- Нн.г.о (ВНГО) - высота нижней границы облаков;
- Нп.р (ВПР) - высота принятия решения;
- ОВД - обслуживание воздушного движения;
- ОВИ - огни высокой интенсивности;
- ОСП - оборудование системы посадки;
- ПВП - правила визуальных полетов;
- ППП - правила полетов по приборам;
- РПП - руководство по производству полетов;
- РЛЭ ВС - руководство по летной эксплуатации воздушного судна;
- РМС - радиомаячная система захода на посадку;
- ТВГ - точка входа в глиссаду;
- ЭМА - эксплуатационные минимумы аэродрома;
- ATPL –Air transport pilot license - свидетельство транспортного пилота;
- DA – Decision altitude - абсолютная высота принятия решения;
- DH – Decision height - относительная высота принятия решения;
- DLA – Delay message - сообщения о задержке;
- ETOPS - Extended range operations with two-engined aeroplanes - полеты увеличенной дальности для двухдвигательных самолетов;
- FAF - Final approach fix - фиксированная точка конечного захода на посадку;
- HIALS - High intensity approach light system - система огней подхода высокой интенсивности;
- HIRL - High intensity runway edge lights - боковые огни взлетно-осадочной полосы высокой интенсивности;
- ILS - Instrument landing system - радиомаячная система посадки;
- MAP - Missed approach point - точка ухода на второй круг;
- MDA - Minimum decision altitude - минимальная абсолютная высота;
- MDH - Minimum decision height - минимальная относительная высота;

Nm - Nautical mile - значение расстояния в морских милях;

PAR - Precision approach radar - посадочный радиолокатор точного захода на посадку;

RVR - Runway visibility range - дальность видимости на взлетно-посадочной полосе;

VIS - Visibility- видимость.

III. Вылет и прилет воздушных судов

3.1. КВС принимает решение на вылет на основании:

готовности экипажа к выполнению данного полета;

технической готовности и пригодности воздушного судна к полету (согласно требованиям РПП эксплуатанта и (или) РЛЭ данного типа ВС);

анализа метеорологической обстановки на аэродромах вылета, назначения, запасных и по маршруту полета;

информации о состоянии аэродромов вылета, назначения, запасных аэродромов и воздушной обстановки;

поданного плана полета.

3.2. Если при подготовке к полету выяснилось, что взлетная или посадочная масса ВС превышает допустимую для фактических условий, то КВС имеет право перенести время вылета или снять часть загрузки.

3.3. Если метеорологические условия на аэродромах вылета, назначения и запасных, а также по маршруту полета ухудшились в период между получением экипажем метеорологической информации и вылетом ВС, то диспетчер ОВД обязан при получении вышеупомянутой информации сообщить об этом экипажу. КВС должен повторно оценить возможность вылета в соответствии с пунктом 4.1. настоящего Порядка.

3.4. При задержке более чем на 15 минут от расчетного времени уборки колодок, указанного в плане полета, КВС обязан передать диспетчеру (или через представителя эксплуатанта соответствующему органу ОВД) сообщение о задержке (DLA). Сообщение о задержке передается не позднее расчетного времени уборки колодок, если о времени задержки известно, или в течение 10 минут после этого времени, если задержка возникла непредвиденно. При задержке вылета метеорологическую информацию разрешается получать по радио (другими средствами связи).

3.5. После посадки на промежуточном аэродроме, а при повторных вылетах и на аэродроме базирования, КВС разрешается получать метеорологическую информацию и подавать план полета по радио (другими средствами связи и (или) через представителя эксплуатанта).

3.6. При подготовке к полету взлет и посадка ВС планируется по высшему из установленных минимумов (далее - запланированный минимум):
минимума командира (экипажа) воздушного судна;
эксплуатационного минимума аэродрома;
минимума воздушного судна.

3.7. При принятии решения на выполнение взлета (посадки) соответствие фактического направления и скорости ветра установленным ограничениям (РПП эксплуатанта и (или) РЛЭ данного типа ВС) определяется с учетом его порывов.

3.8. Посадка ВС при метеорологических условиях ниже установленного минимума запрещается, за исключением случаев вынужденной посадки (потеря радиосвязи, недостаток топлива, отказ авиационной техники и другое, что не дает возможности продолжить полет на другой аэродром).

IV. Принятие решения на вылет по правилам полетов по приборам

4.1. КВС принимает решение на вылет по ППП на основании анализа метеорологической обстановки, если:

на аэродроме вылета фактическая погода или прогнозы погоды, или любые их комбинации указывают на то, что погодные условия на момент взлета будут не ниже, чем запланированный минимум для взлета;

на маршруте полета отсутствуют опасные метеорологические условия, обход которых невозможен;

на аэродроме назначения фактическая погода или прогнозы погоды, или любые их комбинации на период, начинающийся за один час до расчетного времени прибытия и заканчивающийся через один час после него, соответствует одному из вариантов таблицы 1 настоящего Порядка;

имеется запасной или запасные аэродромы согласно требованиям таблиц 1 и 2 настоящего Порядка и данного раздела.

Таблица 1

Варианты №	На аэродроме назначения		Количество запасных аэродромов
	фактическая погода (ВНГО, дальность видимости на ВПП (RVR), ветер) *	соотношение прогноза и запланированного минимума (до времени прилета)	
1	Не ниже запланированного минимума	Прогноз ниже минимума	1
2	Независимо от фактической погоды	Прогноз не ниже минимума	
3	Независимо от фактической погоды	Прогноз ниже минимума	2

* В случае если на аэродроме назначения имеется точная система захода на посадку, а КВС планирует выполнить заход по этой системе, высота нижней границы облаков ВНГО учитывается как консультативная.

4.2. При вылете по варианту №1 таблицы 1 настоящего Порядка давность сведений о фактической погоде на аэродроме назначения не должна превышать 1 часа с момента наблюдения.

4.3. Если решение на вылет принимается по значению видимости на ВПП (RVR) и вылет планируется ночью, а посадка на аэродроме назначения (запасном) будет выполняться в сумерках или днем, необходимо учитывать уменьшение видимости на ВПП (RVR) при переходе от темного к светлому времени суток.

4.4. При вылете по ППП на аэродромах назначения и запасных не учитываются:

опасные метеорологические явления (кроме фронтальных гроз на запасных аэродромах), прогнозируемые ко времени прилета;

прогнозируемые ко времени прилета порывы ветра;

высота нижней границы облаков в случае, если на аэродроме имеется точная система захода на посадку, а КВС планирует выполнить заход по этой системе;

высота нижней границы облаков, если их фактическое и (или) прогнозируемое количество не более четырех октантов, если на аэродроме отсутствует точная система захода на посадку или КВС планирует выполнить заход по неточной системе;

временное (ТЕМРО) ухудшение видимости и (или) понижение нижней границы облаков, прогнозируемое ко времени прилета.

Если расчетное время прилета на аэродром назначения (запасной) совпадает с прогнозируемым периодом (ВЕСМГ) изменения видимости и (или) высоты нижней границы облаков при принятии решения на вылет по ППП, то учитывается их наименьшее значение.

4.5. Если метеоусловия, указанные в пункте 4.1. настоящего Порядка, на аэродроме вылета не соответствуют установленному минимуму для посадки, (но не ниже минимума для взлета) или в связи с особенностями летно-технических характеристик ВС возвращение на аэродром вылета невозможно, то КВС перед полетом должен выбрать запасной аэродром для взлета.

4.6. Запасным аэродромом при взлете должен быть выбран аэродром, расположенный на расстоянии от аэродрома вылета в пределах:

одного часа полета на расчетной крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем, в соответствии с РЛЭ ВС в штилевых условиях для двухдвигательных воздушных судов;

двух часов полета на расчетной крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем, в соответствии с РЛЭ ВС в штилевых условиях для трех- или четырехдвигательных ВС;

времени ухода ETOPS (согласно ограничений и требований РПП эксплуатанта), но не более двух часов полета на расчетной крейсерской скорости с одним отказавшим двигателем в соответствии с РЛЭ ВС в штилевых условиях.

Если в РЛЭ ВС не указаны крейсерские скорости полета с одним отказавшим двигателем, то для расчета берется скорость, которая может быть достигнута при установке работающим двигателям максимального режима, на который нет ограничений по времени использования, в соответствии с РЛЭ ВС.

4.7. Перед каждым полетом по ППП КВС, как правило, должен выбрать как минимум один запасной аэродром, уход на который возможен с ВПР аэродрома назначения (далее - запасной аэродром для аэродрома назначения), за исключением случаев, когда применяется пункт 6.13. настоящего Порядка.

4.8. КВС должен выбрать два запасных аэродрома для аэродрома назначения в случае, если метеорологические условия на аэродроме назначения соответствуют варианту №3 таблицы 1 настоящего Порядка или метеорологическая информация по аэродрому назначения отсутствует.

4.9. При принятии решения на вылет по варианту №3 таблицы 1 настоящего Порядка расчетное количество топлива на борту ВС на ВПП аэродрома назначения должно быть достаточным для полета на более отдаленный из выбранных запасных аэродромов.

4.10. Запасным аэродромом для аэродрома назначения при полете по ППП может быть выбран аэродром, если на нем прогнозируемая погода в период, начинающийся за час до расчетного времени прибытия и заканчивающийся через час после него, указывает на то, что погодные условия будут не ниже чем запланированный минимум для посадки в соответствии с таблицей 2 настоящего Порядка.

Таблица 2

Планируемый тип захода на запасном аэродроме (изолированном аэродроме назначения)	Метеоусловия на запасном аэродроме (изолированном аэродроме назначения)
Категория II и III	Дальность видимости на ВПП (RVR) соответствует категории I (ВНГО не учитывается)
Категория I	Соответствует минимуму для неточной системы захода на посадку (по дальности видимости на ВПП (RVR) и ВНГО равна или выше MDA / MDH)
Неточная система захода на посадку	Дальность видимости на ВПП (RVR) на 1000 м, ВНГО на 60 м (200 футов) выше минимума для неточной системы
Заход на посадку с круга (визуальный заход)	Соответствует минимуму для захода на посадку с круга (визуальному заходу)

4.11. Аэродром, для посадки на котором требуется специальная подготовка экипажей (согласно РПП эксплуатанта), может быть выбран запасным в соответствии с требованиями пункта 4.10. настоящего Порядка без провозки экипажа, если аэродром изучался при проведении предварительной подготовки и проводились тренировки на тренажере, а КВС имеет свидетельство транспортного пилота (ATPL).

4.12. Варианты вылета с обеспечением возможности ухода на запасной аэродром с ВПР аэродрома назначения должны рассматриваться как основные и предусматриваться при разработке планов (расписаний) движения воздушных судов.

4.13. КВС имеет право выполнить полет без запасного аэродрома для аэродрома назначения, если выполняется полет на изолированный аэродром и не существует соответствующих запасных аэродромов для аэродрома назначения или одновременно соблюдаются следующие два условия:

расчетное время от взлета до посадки не превышает 6 часов;

аэродром назначения имеет две независимые ВПП, пригодные для посадки данного типа ВС, а фактическая погода или прогнозы погоды, или любые их комбинации на период, начинающийся за один час до расчетного времени прибытия и заканчивающийся через один час после него, указывают на то, что высота нижней границы облаков будет не менее 600 метров (2000 футов) или на 150 метров (500 футов) выше высоты захода на посадку с круга, в зависимости от наибольшего значения, а видимость не менее 5 километров.

4.14. При полете на изолированный аэродром минимумы для посадки планируются согласно таблице 2 настоящего Порядка.

4.15. При полете без запасного аэродрома расчетный остаток топлива на борту ВС до времени прилета на аэродром назначения рассчитывается в соответствии с пунктами 7.5. и 7.6. настоящего Порядка.

4.16. КВС может выбрать запасной аэродром по маршруту полета (далее - маршрутный запасной аэродром) в случае ухудшения метеорологических условий по маршруту и (или) на аэродроме назначения, отказов авиационной техники и других непредвиденных обстоятельств. При этом метеорологические условия на маршрутном запасном аэродроме должны соответствовать пункту 4.10. и таблице 2 настоящего Порядка.

V. Величины дальности видимости на ВПП (RVR) для взлета

5.1. Перед началом полета в метеорологических условиях, приближенных или равных запланированному минимуму для взлета, командир ВС обязан проанализировать значение дальности видимости на ВПП (RVR) на участках ВПП, в случае если на аэродроме вылета предоставляются данные о RVR на участках ВПП.

5.2. В случае если значение RVR на начальном участке ВПП ниже запланированного минимума для взлета, а на остальных соответствующих участках не ниже запланированного минимума, КВС предоставляется право вырुлить на исполнительный старт и определить значение RVR на начальном участке разбега по видимым с кабины сегментам огней ВПП.

5.3. В случае если рассчитанная перед полетом дистанция прерванного взлета позволяет выполнить прерванный взлет в границах двух участков ВПП и значения RVR на этих двух участках не ниже запланированного минимума для взлета или на начальном участке значение RVR может быть определено по оценке КВС, то значение RVR на конечном участке ВПП может не учитываться.

Пример:

Длина ВПП 3000 метров, а расчетная дистанция прерванного взлета меньше 2000 метров. В этом случае только первые два значения RVR должны соответствовать запланированному минимуму для взлета.

5.4. В случае если значение RVR на начальном участке взлета ниже запланированного минимума для взлета, а на остальных соответствующих участках не ниже запланированного минимума и рассчитанная перед полетом дистанция прерванного взлета позволяет выполнить прерванный взлет в границах двух других участков ВПП, то КВС предоставляется право выполнить взлет, используя те участки ВПП, на которых значение RVR соответствуют запланированному минимуму.

Пример:

Длина ВПП 4000 метров, а расчетная дистанция прерванного взлета 1600 метров. В этом случае КВС предоставляется право выполнить взлет не от начала ВПП, используя только те участки ВПП, где значение RVR отвечают запланированному минимуму для взлета.

5.5. Если на аэродроме вылета имеется исправная и действующая система светосигнального оборудования ВПП, но отсутствует информация о RVR, а значение метеорологической видимости (VIS) меньше запланированного минимума для взлета, то КВС предоставляется право проругать по рассчитанному участку ВПП, необходимому для выполнения прерванного или продолженного взлета (выбирается большее из двух значений), и определить значение дальности видимости на ВПП.

В случае если определенная оценкой КВС дальность видимости по огням или ориентирам на ВПП соответствует или больше запланированного минимума для взлета, то КВС предоставляется право выполнить взлет.

5.6. Если на аэродроме вылета отсутствует информация о VIS и RVR, то КВС необходимо руководствоваться пунктом 5.5. настоящего Порядка.

5.7. В случаях, когда применяются пункты 5.2., 5.3., 5.5. и 5.6. настоящего Порядка, а по оценке КВС значение дальности видимости на ВПП меньше запланированного минимума для взлета, то КВС обязан доложить об этом диспетчеру ОВД и вернуться на стоянку.

5.8. Возврат на стоянку с исполнительного старта или с любого этапа руления на исполнительный старт по причине, указанной в пункте 5.7. настоящего Порядка, должно расцениваться как грамотное действие КВС в пользу безопасности полета, не является инцидентом и не подлежит оспариванию.

VI. Выполнение захода на посадку по правилам полетов по приборам

6.1. Независимо от метеорологических условий на аэродроме посадки разрешается выполнение маневра захода на посадку до высоты 300 метров (1000 футов) относительно порога ВПП или до внешнего маркера, или до удаления 7,4 км (4 мили) от торца ВПП.

6.2. Если минимальная высота снижения (MDA / MDH) на аэродроме посадки выше 300 метров (1000 футов) над уровнем аэродрома, а RVR или VIS меньше минимума, используемого для захода на посадку, то заход не должен быть продолжен ниже минимальной высоты снижения (MDA / MDH).

6.3. Продолжение маневра захода на посадку ниже высоты 300 метров (1000 футов) относительно порога ВПП или после пролета внешнего маркера, или ближе 7,4 км (4 мили) от торца ВПП разрешается, если на аэродроме посадки:

скорость ветра у поверхности земли, с учетом его направления и порывов, а также состояние поверхности ВПП и значение коэффициента сцепления (торможения) не превышает ограничений, установленных РЛЭ данного типа ВС;

RVR на участках соответствуют таблице 3 настоящего Порядка;

при выполнении захода по неточной системе захода на посадку, высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) должна быть не менее минимальной высоты снижения (MDA / MDH);

при выполнении захода по точной системе захода на посадку высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) не учитывается;

состояние ВПП соответствует требованиям РПП эксплуатанта или РЛЭ для данного типа ВС.

Таблица 3

Значения RVR для посадки ВС	
В начале ВПП	Не ниже запланированного минимума для посадки
В средней части ВПП	Не ниже минимума для взлета
В конце ВПП	Не ниже минимума для взлета

6.4. Разрешение на посадку или любое альтернативное разрешение, полученное от диспетчера службы движения должно, как правило, передаваться на борт ВС до того, как ВС достигнет расстояния, равного 4 км от точки приземления.

6.5. При полете ВС от ТВГ (FAF) до посадки указания и информация диспетчера службы движения по соблюдению заданной траектории могут приниматься без подтверждения.

Указания о разрешении (запрете) снижения и посадки подтверждаются обязательно.

6.6. В случае если на аэродроме посадки имеется исправная и действующая система светосигнального оборудования ВПП, но данные о значении RVR отсутствуют, то значение RVR можно получить, используя данные метеорологической видимости и коэффициенты пересчета из таблицы 4 настоящего Порядка.

Таблица 4

Действующее на ВПП светосигнальное оборудование	RVR = видимость (VIS) x К пересчета	
	при видимости - день	при видимости - ночь
ОВИ + огни ВПП (HIALS + HIRL)	1,5	2,0
Любой тип светосигнального оборудования	1,0	1,5
Светосигнальное оборудование отсутствует	1,0	не используется

6.7. Если значение RVR или VIS стало меньше используемого для захода на посадку минимума ниже высоты 300 метров (1000 футов) до порога ВПП и (или) после пролета внешнего маркера, и (или) ближе 7,4 км (4 мили) от торца ВПП, КВС предоставляется право продолжить заход на посадку до высоты принятия решения (DH / DA) или минимальной высоты снижения (MDA / MDH).

6.8. Заход на посадку может быть продолжен ниже высоты принятия решения (DH / DA) или минимальной высоты снижения (MDA / MDH) и посадка может быть выполнена, если до (на) вышеупомянутых высот (ах) КВС установил и поддерживает необходимый визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами.

6.9. При полете на предпосадочной прямой КВС обязан прекратить снижение и выполнить процедуру при неудачном заходе на посадку (далее - уход на второй круг), если:

наблюдаются опасные метеорологические явления или скопление птиц, которые являются угрозой для выполнения посадки;

ВС попало в условия сдвига ветра и (или) для выдерживания глиссады снижения необходимо увеличение режима работы двигателей до номинального;

до пролета высоты 300 метров (1000 футов) до порога ВПП и (или) внешнего маркера, и (или) 7,4 км (4 мили) от торца ВПП значение RVR или VIS стало меньше используемого для захода минимума;

полет не стабилизирован до высоты 150 метров (500 футов) относительно порога ВПП (за исключением случаев, предусмотренных РЛЭ данного типа ВС);

пропала двусторонняя связь при заходе по посадочному радиолокатору (PAR);

в процессе инструментального захода на посадку до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки пропала индикация основной системы захода на посадку или достоверность ее показаний вызывает сомнения;

до установления надежного визуального контакта с огнями приближения или другими ориентирами по курсу посадки сработала сигнализация ВПП и (или) сигнализация системы предупреждения сближения с землей (за исключением заходов на аэродромах со специфическим рельефом местности, на схемах которых опубликована возможность срабатывания данной сигнализации);

до пролета ВПР (DH / DA) или до пролета точки ухода на второй круг (MAP) не установлен необходимый визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами;

до момента достижения ВПР (DH / DA) или минимальной высоты снижения (MDA / MDH) положение воздушного судна в пространстве или параметры его движения относительно ВПП не обеспечивают безопасность посадки;

потерян визуальный контакт с огнями приближения (огнями ВПП) или наземными ориентирами при снижении с ВПР (DH / DA) или с минимальной высоты снижения (MDA / MDH) до минимально допустимой высоты ухода согласно РЛЭ данного типа ВС;

в воздушном пространстве и (или) на ВПП появились препятствия, угрожающие безопасности полета;

расчет на посадку не обеспечивает безопасность ее выполнения;

по требованию диспетчера ОВД.

6.10. В случае возникновения различных отказов систем воздушного судна на этапе захода на посадку после пролета точки входа в глиссаду (FAF) КВС предоставляется право продолжить заход и выполнить посадку или выполнить маневр ухода на второй круг в зависимости от конкретных условий и воздушной обстановки.

6.11. Уход на второй круг должен расцениваться как грамотное действие КВС в пользу безопасности полета и не подлежит оспариванию.

6.12. КВС предоставляется право выполнения повторных заходов на посадку на аэродроме назначения, если:

остаток топлива после повторного захода позволяет выполнить полет с ВПР (DH / DA) или точки ухода на второй круг (MAP) на запасной аэродром для аэродрома назначения. При этом расчетный остаток топлива на время прибытия на запасной аэродром должен быть не менее чем на 30 минут полета на высоте 450 метров (1500 футов) над уровнем аэродрома.

6.13. КВС не рекомендуется выполнять более двух последовательных заходов на посадку, приведших к уходу на второй круг, за исключением аварийных ситуаций или существенных изменений метеорологических условий в лучшую сторону на аэродроме назначения.

6.14. Посадка воздушных судов ночью выполняется, как правило, с включенными посадочными фарами.

При посадке в тумане и в других метеорологических явлениях, создающих световой экран, высота включения фар и порядок их использования определяются КВС.

6.15. Посадка ВС с попутной составляющей ветра разрешается, если это предусмотрено РЛЭ данного типа ВС и расчетная посадочная дистанция соответствует фактическим условиям на аэродроме посадки.

6.16. Посадку ВС экипаж обязан выполнять в пределах зоны приземления.

VII. Определение аэронавигационного запаса топлива

7.1. На каждом ВС, за исключением рассчитанного количества топлива, необходимого для выполнения полета от взлета до посадки в соответствии с планом полета, должен быть аэронавигационный запас топлива.

7.2. Аэронавигационный запас топлива состоит из:

- резервного топлива (Contingence fuel)
- топлива для полета на запасной аэродром (Alternate fuel)
- конечного резерва топлива (Final reserve fuel)
- дополнительного запаса топлива (Additional fuel), если таковой необходим для конкретного вида полета, например - ETOPS;
- топлива сверх расчетного (Extra fuel) по решению командира ВС.

7.3. Аэронавигационный запас топлива рассчитывается при принятии решения на вылет в зависимости от одного из следующих вариантов выбора запасного аэродрома:

запасной аэродром с DH / DA (MDH / MDA) аэродрома назначения;

полет без запасного аэродрома;

полет на изолированный аэродром.

7.4. При принятии решения на вылет с использованием запасного аэродрома с ВПР (DH / DA или MDH / MDA) аэродрома назначения аэронавигационный запас топлива рассчитывается так, чтобы обеспечить:

топливо для полета на запасной аэродром (Alternate fuel), включающее топливо для выполнения ухода на второй круг с DH / DA (MDH / MDA) аэродрома назначения, набора крейсерского эшелона, полета по установленному маршруту, снижения, захода и посадку на запасном аэродроме;

конечный резерв топлива (Final reserve fuel), включающий топливо для обеспечения полета в течение 30 минут на скорости ожидания, на высоте 450 метров (1500 футов) относительно уровня запасного аэродрома.

7.5. При принятии решения на вылет без запасного аэродрома аэронавигационный запас топлива рассчитывается так, чтобы обеспечить полет ВС после пролета DH / DA (MDH / MDA) аэродрома назначения на скорости ожидания на высоте 450 метров (1500 футов) относительно уровня аэродрома в течение:

60 минут для самолетов с газотурбинными двигателями;

45 минут для самолетов с поршневыми двигателями;

30 минут для вертолетов.

7.6. При полете на изолированный аэродром аэронавигационный запас топлива рассчитывается так, чтобы обеспечить выполнение полета на крейсерской скорости и на крейсерском эшелоне (высоте) в течение:

120 минут для самолетов с газотурбинными двигателями;

45 минут плюс 15% времени полета по запланированному маршруту, но не более 120 минут для самолетов с поршневыми двигателями и вертолетов.

7.7. Аэронавигационный запас топлива не может быть меньше указанного в РЛЭ данного типа ВС.

7.8. Окончательное решение относительно количества аэронавигационного запаса топлива принимает КВС в зависимости от аэронавигационной, метеорологической обстановки по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах, а также расстояния до аэродрома назначения и запасных аэродромов.

Начальник отдела
гражданской авиации



П.Д. Туревский



Департамент регистрации нормативных
правовых актов
Министерства юстиции
Донецкой Народной Республики

В данном документе прошито и скреплено

печатью Гвагучато Сель (27) листов

Исполнитель:

Ф.И.О. Губанков А.А.

Дата « 04 » 04 2016 г.