МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

29 мая 2023 г. Москва № 195

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 73717
от "2" июня 2023 г.

О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128

В соответствии с подпунктом 3 пункта 1 статьи 67, статьей 68, пунктом 2 статьи 69, пунктом 2 статьи 71, статьей 74, пунктом 6 статьи 79, пунктом 2 статьи 87, пунктами 1 и 2 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации, пунктом 1 и подпунктом 5.2.53.8 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

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

Документ зарегистрирован № 195 от 29.05.2023 Трофимов М.О. ()
Документ зарегистрирован № Вх-2246/УРМТУ от 15.06.2023 (Уральское МТУ Росавиации)
Страница 1 из 9. Страница создана: 15.06.2023 11:42

2017 г., регистрационный № 47712), от 18 сентября 2018 г. № 333 (зарегистрирован Минюстом России 12 ноября 2018 г., регистрационный № 52652), от 14 июня 2019 г. № 183 (зарегистрирован Минюстом России 26 июля 2019 г., регистрационный № 55416), от 22 апреля 2020 г. № 138 (зарегистрирован Минюстом России 26 июня 2020 г., регистрационный № 58784), дополнить пунктом 5 следующего содержания:

«5. Настоящий приказ действует до 1 сентября 2029 г.».

2. Внести изменения в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128, согласно приложению к настоящему приказу.

3. Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2023 г. и действует до 1 сентября 2029 г.

Министр В.Г. Савельев

Самолетов Анатолий Викторович
8 499 495 05 20, ДГА

Документ зарегистрирован № 195 от 29.05.2023 Трофимов М.О. ()
Документ зарегистрирован № Вх-2246/УРМТУ от 15.06.2023 (Уральское МТУ Росавиации)
Страница 2 из 9. Страница создана: 15.06.2023 11:42

ПРИЛОЖЕНИЕ
к приказу Минтранса России
от от 29 мая 2023 г. № 195

ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128

1. Пункт 2.1 дополнить абзацем следующего содержания:

«Физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели, и юридические лица, осуществляющие полеты с использованием беспилотных воздушных судов, за исключением беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее (далее — БВС), должны выполнять требования, установленные в главе X Правил.».

2. Пункт 3.3 дополнить абзацем следующего содержания:

«информирует органы ОВД о случаях обнаружения в полете очагов возгорания.».

3. Дополнить главой X следующего содержания:

«

X. Правила выполнения полетов на беспилотных гражданских воздушных судах

10.1. Экипаж БВС по численности и составу должен соответствовать требованиям, указанным в РЛЭ.

10.2. Перед полетом КВС, выполняющий полеты на БВС, обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета и предусмотреть по маршруту полета запасной (запасные) аэродром (аэродромы) на случай, если полет по плану не может быть выполнен.

10.3. Информация, имеющаяся у КВС, выполняющего полеты на БВС, должна включать в себя:

сводки и прогнозы погоды;

данные о запасных аэродромах в случаях, предусмотренных Правилами;

данные ВПП или площадки в намеченных к использованию местах взлета и посадки;

потребный запас топлива или заряда аккумуляторных батарей;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

все известные задержки движения, о которых КВС, выполняющий полеты на БВС, был уведомлен органом ОВД.

При подготовке к полету КВС, выполняющий полеты на БВС, а в случае использования БВС, включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта,

эксплуатант представляет экипажу БВС аэронавигационной и метеорологической информации.

10.4. КВС, выполняющему полеты на БВС, разрешается выбирать для взлета и посадки на БВС площадку, о которой отсутствует аэронавигационная информация в случае, если она осмотрена с земли или подобрана с воздуха и признана КВС, выполняющим полеты на БВС, удовлетворяющей требованиям РЛЭ.

10.5. При расчете количества топлива, эксплуатационных жидкостей или заряда аккумуляторных батарей учитываются:

прогнозируемые метеорологические условия;

предполагаемые отклонения от маршрута, а также задержки, связанные с воздушным движением;

необходимость, при выполнении полета по ППП, выполнения одного захода на посадку по приборам на аэродроме намеченной посадки, включая уход на второй круг;

повышенный расход топлива, эксплуатационных жидкостей или заряда аккумуляторных батарей при отказе одного двигателя во время полета по маршруту;

другие известные условия, которые могут задержать посадку или вызвать повышенный расход топлива, эксплуатационных жидкостей или заряда аккумуляторных батарей.

10.6. БВС должен эксплуатироваться в соответствии с его эксплуатационной документацией.

10.7. Перед началом полета КВС, выполняющий полеты на БВС, удостоверяется, что летно-технические характеристики БВС, указанные в РЛЭ, позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях.

10.8. КВС, выполняющий полет на БВС, перед полетом обязан убедиться в том, что:

воздушное судно пригодно к полетам и в месте управления БВС находятся документы, указанные в пункте 10.19 Правил;

на борту установлены приборы и оборудование, необходимые для ожидаемых условий полета;

приборы и оборудование являются работоспособными в соответствии с требованиями РЛЭ;

проведено необходимое наземное и техническое обслуживание;

масса БВС и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

груз на борту распределен и надежно закреплен;

не будут превышаться эксплуатационные ограничения БВС, содержащиеся в РЛЭ.

10.9. Перед полетом экипаж удостоверяется в том, что беспилотная авиационная система (далее — БАС) оснащена оборудованием в зависимости от ожидаемых условий эксплуатации:

а) при полетах в пределах прямой визуальной видимости на истинной высоте до 150 метров вне зон с ограничениями:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки и (или) возврата БВС в точку вылета по кратчайшей прямой;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

б) при полетах за пределами прямой визуальной видимости не над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

бортовой системой, обеспечивающей запись и энергонезависимое сохранение всех параметров полета, информации о работе бортовых устройств и агрегатов, полученных управляющих команд и формализованных сообщений в цифровом виде с момента включения БВС для выполнения полета до момента считывания этих данных и (или) получения команды на возможность стирания данных;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

в) при полетах за пределами прямой визуальной видимости над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 100 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 5 м/с;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

оборудованием, передающим данные о барометрической высоте и обеспечивающим взаимодействие с бортовыми система предупреждения столкновений;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

г) в составе с БВС, предназначенными для полетов за пределами прямой визуальной видимости над населенными территориями или объектами промышленной инфраструктуры:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 100 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 2 м/с;

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

оборудованием, передающим данные о барометрической высоте и обеспечивающим взаимодействие с бортовыми система предупреждения столкновений;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью);

д) при полетах, предназначенных для перевозки людей и животных:

системой управления, обеспечивающей предоставление внешнему пилоту информации о местоположении БВС и возможность прекращения полета путем срочной (принудительной) посадки или возврата БВС в точку вылета, в том числе по кратчайшему маршруту;

огнями предотвращения столкновения (проблесковыми маяками), предназначенными для привлечения внимания к воздушному судну, и аэронавигационными огнями;

двухсторонней радиосвязью с органом ОВД;

техническими средствами, обеспечивающими непрерывность линии контроля и управления на протяжении всего маршрута полета;

бортовой системой, обеспечивающей при критическом отказе на высоте до 50 метров безопасное приземление воздушного судна со скоростью снижения в точке касания, не превышающей 2 м/с;

системой индивидуального жизнеобеспечения и спасания пассажира (при перевозке человека);

аппаратно-программными средствами, не позволяющими осуществлять полеты в пределах запретных зон и зон ограничения полетов;

оборудованием, передающим данные о барометрической высоте и обеспечивающим взаимодействие с бортовыми система предупреждения столкновений;

посадочной фарой (при выполнении полетов ночью).

10.10. КВС, выполняющий полеты на БВС, и эксплуатанты БВС должны осуществлять выполнение полетов в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

10.11. При попадании в неблагоприятные метеорологические условия, отказе авиационной техники или в иных случаях, угрожающих безопасности полета, КВС, выполняющему полеты на БВС, может изменить высоту (эшелон) полета с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему обслуживание (управление) полета данного воздушного судна.

10.12. На всех БВС, находящихся в полете, должны быть включены:

а) огни предотвращения столкновения (проблесковые маяки), предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну;

б) аэронавигационные огни.

Огни, предназначенные для других целей (посадочные фары, огни направленного освещения планера), могут использоваться наряду с огнями предотвращения столкновения для повышения заметности БВС.

10.13. КВС, выполняющему полеты на БВС, запрещается сбрасывать предметы с БВС в случае, если это создает опасность для людей или имущества.

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

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

10.15. Экипаж БВС обязан незамедлительно доложить органу ОВД посредством использования двухсторонней радиосвязи об опасных для полетов обстоятельствах, в том числе наблюдаемых неблагоприятных метеорологических условиях, опасных сближениях с воздушными судами и другими материальными объектами. По запросу органа ОВД экипаж БВС обязан проинформировать его об условиях полета.

10.16. При выполнении полетов на БВС установка барометрических высотомеров осуществляется в соответствии с пунктами 3.19 – 3.29 Правил.

10.17. За исключением случаев необходимых для осуществления взлета, посадки или указанных в пункте 10.18 Правил, запрещено выполнять полет БВС:

а) над территориями населенных пунктов и над местами скопления людей при проведении массовых мероприятий – ниже высоты, допускающей в случае отказа двигателя аварийную посадку без создания опасности для людей и имущества на земле, и ниже высоты 1000 футов (300 м) над самым высоким препятствием в пределах горизонтального радиуса в 2000 футов (500 м) вокруг данного воздушного судна;

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

10.18. Полеты с отклонением от требований подпункта «б» пункта 10.17 Правил разрешены в случаях, когда это не создает опасности для людей или имущества на земле при выполнении авиационных работ.

10.19. На месте управления БВС должны находиться на бумажных или электронных носителях документы, которые члены экипажа БВС предъявляют по

Документ зарегистрирован № 195 от 29.05.2023 Трофимов М.О. ()
Документ зарегистрирован № Вх-2246/УРМТУ от 15.06.2023 (Уральское МТУ Росавиации)
Страница 7 из 9. Страница создана: 15.06.2023 11:42

требованию уполномоченных должностных лиц в соответствии с законодательством Российский Федерации:

свидетельства членов экипажа воздушного судна;

РЛЭ;

свидетельство о государственной регистрации воздушного судна;

сертификат летной годности или акт допуска к полетам единичного экземпляра;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев выполнения полетов в целях АОН;

разрешение на бортовую радиостанцию, если БВС оборудовано радиоаппаратурой;

бортовой журнал (при наличии);

установленную федеральными авиационными правилами, утвержденными в соответствии со статьей 53 Воздушного кодекса Российской Федерации, справку о прохождении проверки;

в случае, если БВС управляет не владелец воздушного судна, то КВС, выполняющий полет на БВС, должен иметь документ, подтверждающий его полномочия управлять воздушным судном от имени владельца БВС, или при выполнении полетов на БВС, включенных в сертификат эксплуатанта, – задание на полет на бумажном или электронном носителе, оформленное эксплуатантом.

10.20. Для БВС владельцем или эксплуатантом воздушного судна должен вестись бортовой журнал на бумажном или электронном носителе, который содержит:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;

дату записи;

фамилию, имя и отчество (при наличии) КВС;

сведения о пунктах и времени вылета и прибытия;

выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна (при наличии);

подпись КВС или данные учетной записи КВС, включающие регистрационный номер пользователя, позволяющий идентифицировать пользователя в системе, обеспечивающей хранение электронного бортового журнала (в случае использования бортового журнала на электронном носителе);

сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также подпись лица из числа специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, внесшего запись или данные его учетной записи в случае использования бортового журнала на электронном носителе (при наличии);

сведения, предусмотренные эксплуатантом, в части технического обслуживания и поддержания летной годности БВС, а также конструктивных и эксплуатационных особенностей БВС (при наличии).

10.21. КВС должен обеспечить подготовку и выполнение полетов. Эксплуатант должен описать процедуры подготовки и выполнения полетов в РПП и определяет роли и обязанности персонала, связанного с исполнением указанных процедур.

10.22. Эксплуатант должен утвердить РПП, содержащее инструкции и сведения, необходимые авиационному персоналу для выполнения порученных ему обязанностей.

10.23. РПП должно содержать следующие элементы:

оглавление;

страница учета поправок к РПП;

служебные обязанности, функции и субординация руководящего и эксплуатационного персонала;

система управления безопасностью полетов эксплуатанта;

система руководства полетами;

правила в отношении применения минимального перечня исправного оборудования (при наличии);

производство полетов в нормальных условиях;

стандартные эксплуатационные процедуры;

ограничения, связанные с метеорологическими явлениями и условиями;

ограничения полетного и рабочего времени;

особые случаи в полете;

процедуры анализа авиационных происшествий и инцидентов;

квалификация и подготовка персонала;

ведение учетной документации;

описание системы управления техническим обслуживанием;

процедуры обеспечения авиационной безопасности (где применимо);

эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик;

использование и защита записей полетных данных бортового и речевого самописцев (если применяются самописцы);

обработка опасных грузов (если перевозятся опасные грузы).».

Документ зарегистрирован № 195 от 29.05.2023 Трофимов М.О. ()
Документ зарегистрирован № Вх-2246/УРМТУ от 15.06.2023 (Уральское МТУ Росавиации)
Страница 9 из 9. Страница создана: 15.06.2023 11:42