



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

28.10.2011

м. Київ

N 478

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
21 листопада 2011 р. за N 1327/20065

Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України

Із змінами і доповненнями, внесеними
наказом Міністерства інфраструктури України
від 7 листопада 2013 року N 880

Відповідно до [Повітряного кодексу України](#) та з метою приведення правил польотів цивільних повітряних суден у відповідність із Стандартами і Рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України, що додаються.
Знести до розділу 3 Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в зифікованому повітряному просторі України, затверджених [наказом Міністерства транспорту України від 14.2003 N 293](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 05.05.2003 за N 346/7667 такі зміни:
сти 3.1.1 - 3.1.6, 3.1.8 - 3.1.10, 3.1.13 - 3.1.15 глави 3.1 виключити;
аці шостий та сьомий пункту 3.2.1 глави 3.2 виключити;
сти 3.2.5 - 3.2.9 глави 3.2 виключити.
... державній авіаційній службі забезпечити:
 - 3.1. Подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.
 - 3.2. Доведення цього наказу до відома всіх підприємств та організацій, зареєстрованих на території України, які здійснюють експлуатацію повітряних суден, аеродромів, аеропортів, використання повітряного простору та обслуговування повітряного руху, а також підготовку авіаційних фахівців.
4. Цей наказ набирає чинності з 1 грудня 2011 року, але не раніше дня його офіційного опублікування.
5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Міністра Єфименка К. О.

**Віце-прем'єр-міністр України -
Міністр інфраструктури України**

Б. Колесніков

ПОГОДЖЕНО:

**Перший заступник Голови
Державного комітету України з
питань
регуляторної політики та
підприємництва**

Г. Яцишина

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства інфраструктури України
28.10.2011 N 478

Зареєстровано
в Міністерстві юстиції України
21 листопада 2011 р. за N 1327/20065

Правила
польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України

I. Загальні положення

1.1. Ці Правила встановлюють загальний порядок польотів та маневрування повітряних суден у класифікованому повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху (далі - ОПР) міжнародними договорами покладена на Україну, з метою забезпечення безпеки польотів цивільних повітряних суден і екологічної безпеки.

1.2. Вимоги цих Правил поширюються на усіх суб'єктів авіаційної діяльності - фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації.

1.3. Наведені в цих Правилах терміни вживаються у такому значенні:

абсолютна висота - відстань по вертикалі від середнього рівня моря до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

абсолютна висота переходу - абсолютна висота, на якій або нижче якої положення повітряного судна у вертикальній площині витримується у значеннях абсолютної висоти;

авіаційна станція - наземна станція авіаційного мобільного зв'язку. В окремих випадках авіаційна станція може бути встановлена на борту морського судна або на платформі в морі;

аварійне обслуговування - обслуговування, що забезпечується шляхом оповіщення відповідних організацій про повітряні судна, яким потрібна пошуково-рятувальна допомога, та сприяння таким організаціям на їх запит;

аеродром - поверхня земної або водної ділянки (на якій розміщені будинки, споруди та обладнання), яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден;

аеродромний рух - увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти всіх повітряних суден в районі аеродрому.

Повітряне судно виконує політ в районі аеродрому, коли воно входить до аеродромної схеми польотів, виходить з неї чи перебуває в її межах;

аеродромна схема польотів - встановлений маршрут, якого повинні дотримуватися повітряні судна, що виконують політ в районі аеродрому;

аеродромне диспетчерське обслуговування - диспетчерське обслуговування аеродромного руху;

аеродромна диспетчерська вишка - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху;

барометрична висота - атмосферний тиск, виражений у величинах абсолютної висоти, що відповідає тиску по стандартній атмосфері на даному рівні;

безпілотний (некерований) аеростат - безпілотне повітряне судно, яке легше за повітря, не обладнане силовою установкою та перебуває у вільному польоті;

бортова система попередження зіткнення (далі - ACAS) - бортова система, що базується на використанні сигналів бортового прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора, функціонує незалежно від наземного обладнання і повідомляє пілоту про небезпеку зіткнення з повітряними суднами, які обладнані прийомовідповідачами вторинної радіолокації;

видимість - величина, яка являє собою значення, що перевищує:

найбільшу відстань, на якій чорний об'єкт прийнятних розмірів, розташований поблизу землі, можна побачити й розпізнати при його спостереженні на світлому фоні;

найбільшу відстань, на якій світловий орієнтир силою світла приблизно 1000 кд можна побачити й розпізнати на неосвітленому фоні.

Ці дві відстані мають різні значення в повітрі із заданим коефіцієнтом затухання:

а) метеорологічна оптична дальність видимості;

б) видимість, що змінюється залежно від освітленості фону;

видимість у польоті - видимість з кабіни пілота повітряного судна у напрямку польоту;

видимість біля землі - видимість на аеродромі, яка повідомляється уповноваженим спостерігачем чи автоматичною системою;

висота нижньої межі хмар - відстань за вертикаллю між поверхнею суші або води та нижньою межею

найнижчого шару хмар, що знаходяться нижче 6000 метрів (20000 футів) та закривають більше половини неба;

відносна висота - відстань по вертикалі від указанного вихідного рівня до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

відповідний повноважний орган з питань цивільної авіації:

щодо польоту над відкритим морем - відповідний повноважний орган держави реєстрації;

щодо польоту не над відкритим морем - відповідний повноважний орган держави, над якою виконується політ повітряного судна;

відповідний повноважний орган ОПР - призначений державою відповідний повноважний орган, який відповідає за забезпечення ОПР у межах даного повітряного простору;

візуальні метеорологічні умови - метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим значенням або перевищують їх;

диспетчерська зона - частина контрольованого повітряного простору, що простягається вгору від земної поверхні до встановленої верхньої межі;

диспетчерський район - частина контрольованого повітряного простору, що простягається вгору від межі, встановленої над земною поверхнею, до встановленої верхньої межі, контроль та обслуговування повітряного руху в якій здійснюються відповідним диспетчерським органом;

диспетчерське обслуговування підходу - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів повітряних суден, що прибувають або вилітають;

диспетчерське обслуговування повітряного руху - обслуговування, що надається з метою:

запобігання зіткненням між повітряними суднами;

запобігання зіткненням повітряних суден з перешкодами в зоні маневрування;

прискорення та підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

диспетчерський орган підходу - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів повітряних суден, що прибувають або вилітають на (з) один або декілька аеродромів;

диспетчерський дозвіл - дозвіл командиру повітряного судна діяти відповідно до умов, установлених диспетчерським органом.

Термін "диспетчерський дозвіл" може скорочуватися до терміна "дозвіл".

Скорочений термін "дозвіл" може використовуватись зі словами "на вирулювання", "на зліт", "на виліт", "на політ за маршрутом", "на заходження на посадку" або "на посадку" для позначення етапу польоту, якого стосується диспетчерський дозвіл.

(абзац тридцять восьмий пункту 1.3 розділу I замінено трьома абзацами згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880, у зв'язку з цим абзаци тридцять дев'ятий - сто двадцять п'ятий вважати відповідно абзацами сорок першим - сто двадцять сьомим)

ешелон польоту - поверхня постійного атмосферного тиску, віднесена до встановленої величини тиску 760 мм.рт.ст. (1013,2 гектопаскалей /гПа/) і віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску.

Барометричний висотомір, калібрований відповідно до стандартної атмосфери:

при встановленні тиску за QNH показуватиме абсолютну висоту;

при встановленні тиску за QFE показуватиме відносну висоту над опорною точкою QFE;

при встановленні тиску 760 мм.рт.ст. (1013,2 ГПа) може бути використаний для індикації ешелонів польоту.

Відносна та абсолютна висота - приладові висоти, а не геометричні відносні та абсолютні висоти;

(абзац сорок шостий пункту 1.3 розділу I у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

загальний повітряний рух - польоти повітряних суден, що виконуються відповідно до вимог чинного законодавства України, до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО);

загальний розрахунковий закінчений час:

для польотів за правилами польотів за приладами - розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над визначеною за навігаційними засобами заданою точкою, від якої припускається початок схеми заходження на посадку за приладами, або, якщо навігаційні засоби не пов'язані з аеродромом призначення, - до прольоту над аеродромом призначення;

для польотів за правилами візуальних польотів - розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над аеродромом призначення;

запасний аеродром - аеродром, до якого може прямувати повітряне судно у разі, коли неможливо або недоцільно виконувати політ до аеродрому призначення або здійснити на ньому посадку. До запасних аеродромів належать:

запасний аеродром при вильоті - запасний аеродром, на якому повітряне судно може здійснити посадку, якщо в цьому виникає потреба незабаром після зльоту, а використати аеродром вильоту неможливо;

запасний аеродром на маршруті - запасний аеродром, на якому повітряне судно може здійснити посадку у випадку виникнення позаштатної чи аварійної ситуації під час польоту на маршруті;

запасний аеродром на маршруті ETOPS - відповідний придатний запасний аеродром, на який може виконати посадку повітряне судно в результаті відмови двигуна або виникнення інших нестандартних чи аварійних ситуацій на маршруті польоту ETOPS;

запасний аеродром пункту призначення - запасний аеродром, на який може прямувати повітряне судно в тому випадку, коли неможливо чи недоцільно виконати посадку на аеродромі призначення.

Аеродром, з якого виконується виліт повітряного судна, може бути запасним аеродромом на маршруті або запасним аеродромом пункту призначення для даного повітряного судна;

злітно-посадкова смуга - встановлена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, яка підготовлена для зльоту та посадки повітряних суден;

заборонена зона - частина повітряного простору встановлених розмірів над поверхнею землі або над водою (водними об'єктами), що знаходяться на території держави, у межах якого польоти повітряних суден заборонені;

збірник аеронавігаційної інформації - збірник відомостей, що містять довгострокову аеронавігаційну інформацію, яка має важливе значення для аеронавігації;

зона аеродромного руху - частина повітряного простору навколо аеродрому, яка встановлена для захисту аеродромного руху;

зона маневрування аеродрому (далі - зона маневрування) - частина аеродрому, крім перонів, що призначена для зльоту, посадки, руління повітряних суден;

зона обмеження польотів - частина повітряного простору над сухопутною територією або територіальними водами, де обмежуються польоти повітряних суден;

зона посадки - частина робочої площі, що призначена для зльоту і посадки повітряних суден;

зональна навігація - метод навігації, який дозволяє повітряним суднам виконувати політ по будь-якій потрібній траєкторії в межах зони дії наземних або супутникових навігаційних засобів або в межах, що визначені технічними характеристиками автономних засобів чи їх комбінації;

інформація про рух - інформація, що надається органом ОПР повітряного руху екіпажу повітряного судна з метою попередження його про інші відомі повітряні судна або повітряні судна, які можуть перебувати недалеко від його місцезнаходження або зазначеного маршруту польоту, що допомагає екіпажу запобігти зіткненню;

командир повітряного судна - пілот, який визначений експлуатантом або у випадку авіації загального призначення власником повітряного судна виконувати обов'язки командира та відповідати за безпечне виконання польоту.

(абзац шістдесят шостий пункту 1.3 розділу I у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

Абзац шістдесят сьомий пункту 1.3 розділу I виключено

(згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

Абзац шістдесят восьмий пункту 1.3 розділу I виключено

(згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880, у зв'язку з цим абзаци шістдесят дев'ятий - сто двадцять сьомий

вважати відповідно абзацами шістдесят сьомим - сто двадцять п'ятим)

контрольований аеродром - аеродром, на якому забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху.

Термін "контрольований аеродром" означає, що на цьому аеродромі забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху, але це не означає обов'язкової наявності диспетчерської зони;

(абзац шістдесят восьмий пункту 1.3 розділу I у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

контрольований повітряний простір - частина повітряного простору, у межах якого забезпечується диспетчерське обслуговування повітряного руху відповідно до встановленої класифікації повітряного простору ОПР.

До контрольованого повітряного простору відноситься повітряний простір ОПР класів А, В, С, D та Е;

контрольований політ - будь-який політ, який виконується за наявності диспетчерського дозволу;

крейсерський рівень - рівень (ешелон, висота), який підтримується повітряним судном протягом значної частини польоту;

курс - напрямок, який вказує повздовжню вісь повітряного судна, виражений в градусах від північного напрямку (дійсного, магнітного, компасного або умовного);

лінія шляху (трек) - проекція траєкторії польоту повітряного судна на земну поверхню, напрямком якої в будь-якій точці польоту виражений в градусах від північного напрямку (дійсного, магнітного або умовного);

маршрут ОПР - визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення обслуговування повітряного руху. Зазначене поняття використовується для повітряного маршруту, контрольованого чи неконтрольованого маршруту, умовного маршруту, маршруту прибуття або вильоту тощо;

межа дії дозволу - пункт або точка, до межі якої діє диспетчерський дозвіл, виданий повітряному судну;

місце очікування біля злітно-посадкової смуги - визначене місце для чекання, призначене для захисту злітно-посадкової смуги чи критичної/чутливої зони ILS/MLS, в якому повітряне судно, що виконує руління, і транспортні засоби повинні зупинитися і чекати, якщо немає іншого дозволу аеродромної диспетчерської вишки;

набір висоти в крейсерському режимі - пілотування повітряного судна у крейсерському режимі, яке забезпечує приріст абсолютної висоти пропорційно зменшенню маси повітряного судна;

небезпечна зона - частина повітряного простору, у межах якої у визначені періоди часу може здійснюватися діяльність, що є небезпечною для польотів повітряних суден;

обслуговування повітряного руху - загальний термін, що означає у відповідних випадках польотно-інформаційне обслуговування, аварійне обслуговування, консультативне обслуговування, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування);

орган обслуговування повітряного руху (далі - орган ОПР) - орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху;

орган диспетчерського обслуговування повітряного руху - загальний термін, який означає у відповідних випадках районний диспетчерський центр, диспетчерський орган підходу або аеродромну диспетчерську вишку;

персонал із забезпечення безпеки польотів - особи, неналежне виконання якими своїх посадових обов'язків може поставити під загрозу безпеку авіації, до яких належать члени екіпажу, персонал з технічного обслуговування, диспетчери ОПР та інші відповідні категорії працівників;

перон - визначена ділянка сухопутного аеродрому, що призначена для розміщення повітряних суден з метою посадки та висадки пасажирів, завантаження і розвантаження пошти, вантажу, заправки, стоянки та технічного обслуговування;

план польоту - установлені відомості про намічений політ або частину польоту повітряного судна, які надаються органам ОПР;

повітряне судно - апарат, що тримається в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

повітряний простір ОПР - частина повітряного простору з літерним позначенням, у межах якого виконуються певні види польотів з установленням для цих польотів відповідних видів обслуговування повітряного руху і

правил польотів;

повітряний рух - усі повітряні судна, що перебувають у польоті або рухаються у зоні маневрування аеродрому;

повітряна траса (маршрут) - контрольований повітряний простір (або його частина) у вигляді коридору;

повторюваний план польоту - план польоту, що стосується окремих польотів, які часто повторюються, регулярно виконуються з однаковими основними елементами, який надається експлуатантом для зберігання і багаторазового використання органами ОПР;

поданий план польоту - план польоту, поданий органу ОПР пілотом або його повноважним представником, без будь-яких подальших змін;

політ за правилами польотів за приладами (далі - політ за ППП) - політ, що виконується відповідно до правил польотів за приладами;

(абзац дев'яносто другий пункту 1.3 розділу I у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

політ за правилами візуальних польотів (далі - політ за ПВП) - політ, що виконується відповідно до правил візуальних польотів;

польотно-інформаційне обслуговування - обслуговування, метою якого є надання консультацій та інформації для забезпечення безпечного та ефективного виконання польотів;

поточний план польоту - план польоту, у тому числі можливі зміни до нього, зумовлені диспетчерськими дозволами;

приладові метеорологічні умови - метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар; ці значення нижчі, ніж значення, що встановлені для візуальних метеорологічних умов;

психоактивні речовини - алкоголь, опіоїди, каннабіноїди, седативні засоби, гіпнотичні препарати, кокаїн, інші психостимулювальні засоби, галюциногени та летючі розчинники.

До психоактивних речовин у значенні, що вживається у цих Правилах, не належать тютюн і кофеїн;

пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху - орган, який створюється з метою отримання повідомлень щодо ОПР і планів польоту, що подаються перед вильотом;

пункт збору донесень щодо органу ОПР може створюватися як окремих орган або об'єднуватися з існуючим органом, таким як орган ОПР чи орган обслуговування аеронавігаційною інформацією;

радіотелефонний зв'язок - зв'язок, що призначений для мовного обміну інформацією;

район польотної інформації - частина повітряного простору, у межах якого забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування;

(абзац сто другий пункту 1.3 розділу I із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

районне диспетчерське обслуговування - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах;

районний диспетчерський центр - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах, що перебувають під його контролем;

рекомендація щодо запобігання зіткненню - рекомендація органу ОПР стосовно маневрування повітряного судна з метою надання допомоги пілоту для запобігання зіткненню;

рівень - загальний термін, що стосується положення у вертикальній площині повітряного судна, яке перебуває у польоті, і означає у відповідних випадках відносну висоту, абсолютну висоту чи ешелон польоту;

розрахунковий час заходження на посадку - розрахований органом диспетчерського ОПР час, коли повітряне судно, яке прибуває, залишить контрольну точку очікування для завершення заходження на посадку. Фактичний час покидання контрольної точки очікування залежить від диспетчерського дозволу на виконання заходження на посадку;

розрахунковий час прибуття:

а) під час виконання польотів за ППП - розрахунковий час прибуття повітряного судна до наміченої точки, зазначеної навігаційними засобами, з якої передбачається виконання маневру заходження на посадку за приладами, чи за відсутності навігаційного засобу, пов'язаного з цим аеродромом, - час прибуття повітряного судна у точку над аеродромом;

б) під час виконання польотів за ПВП - розрахунковий час прибуття повітряного судна у точку над

аеродромом;

розрахунковий час прибирання колодок - розрахунковий час, коли повітряне судно почне рух, пов'язаний з вильотом;

руління - переміщення повітряного судна за рахунок власної тяги двигунів по поверхні аеродрому.

Руління виключає етапи зльоту та посадки;

руліжна доріжка - встановлений для руління повітряних суден маршрут на сухопутному аеродромі, який призначений для з'єднання однієї частини аеродрому з іншою. Руліжною доріжкою може бути:

руліжна доріжка на стоянці - частина перону, маркована як руліжна доріжка і призначена тільки для зарулювання та вирулювання з місць стоянок повітряних суден;

руліжна доріжка на пероні - руліжна доріжка на пероні, що призначена для забезпечення руління повітряного судна через перон;

руліжна доріжка для швидкого звільнення злітно-посадкової смуги - руліжна доріжка, з'єднана зі злітно-посадковою смугою під гострим кутом та сконструйована таким чином, щоб дозволити повітряним суднам, які виконують посадку, звільнити злітно-посадкову смугу на підвищених швидкостях, щоб мінімізувати час зайнятості злітно-посадкової смуги;

сигнальна зона - певна територія аеродрому, що використовується для демонстрації наземних сигналів;

спеціальний політ за ПВП - політ за ПВП, виконання якого у диспетчерській зоні дозволено органом обслуговування повітряного руху у гірших метеорологічних умовах, ніж візуальні метеорологічні умови;

термінальний диспетчерський район - диспетчерський район, який встановлюється в місцях сходження маршрутів обслуговування повітряного руху навколо одного або декількох основних аеродромів;

точка переключення - точка, у якій при польоті повітряного судна на ділянці маршруту ОПР, що визначений **всенаправленими ДВЧ-маяками**, планується перехід основного навігаційного орієнтування з засобу, що перебуває позаду повітряного судна, на засіб, що знаходиться попереду нього;

(абзац сто двадцять перший пункту 1.3 розділу I із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

точка передачі повідомлень - визначений географічний орієнтир, відносно якого може бути надане повідомлення про місце повітряного судна;

фігурний політ (вищий пілотаж) - навмисно виконувані маневри, внаслідок яких повітряне судно різко змінює свої позиції, займає незвичайне положення у повітряному просторі або незвичайно міняє швидкість;

центр польотної інформації - орган ОПР, призначений для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування у відповідному районі польотної інформації;

член льотного екіпажу - сертифікований член екіпажу, на якого покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряним судном протягом службового польотного часу.

II. Дотримання правил польотів

2.1. Авіаційний персонал повинен знати вимоги цих Правил та неухильно їх дотримуватися в частині, що його стосується.

2.2. У разі виникненні в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу для життя людей, командир повітряного судна може відступати від вимог цих Правил з негайним повідомленням про прийняте рішення органу ОПР, з яким він здійснює радіозв'язок.

2.3. Керування повітряним судном як у польоті, так і в зоні руху аеродрому здійснюється відповідно до розділу III цих Правил, а в польоті, крім того, відповідно до:

а) правил візуальних польотів або

б) правил польотів за приладами.

2.3.1. Порядок обслуговування повітряних суден, які виконують польоти за ППП та ПВП у класифікованому повітряному просторі ОПР, встановлюється Правилами польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затвердженими **наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 року N 293**, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 05 травня 2003 року за N 346/7667.

2.3.2. Командир повітряного судна має право виконувати політ за ППП у візуальних метеорологічних умовах. Для ОПР в окремих частинах повітряного простору Державіаслужба України може встановлювати вимоги щодо обов'язкового виконання польоту за ППП у візуальних метеорологічних умовах.

(пункт 2.3 розділу II у редакції наказу Міністерства

2.4. Командир повітряного судна відповідає за керування повітряним судном відповідно до вимог цих Правил, крім випадків, коли він може відступати від цих вимог за обставин, необхідних в інтересах безпеки.

2.5. До початку польоту командир повітряного судна повинен ознайомитись з усією наявною інформацією, яка стосується запланованого польоту. Передпольотна підготовка для польоту за межі району аеродрому та для всіх польотів за ППП включає ретельне вивчення поточних метеорологічних повідомлень і прогнозів погоди з урахуванням вимог щодо аеронавігаційного запасу палива та можливих альтернативних дій у випадках, коли політ не зможе бути завершено відповідно до поданого плану польоту.

2.6. Особі, від діяльності якої залежить безпека польоту, забороняється виконувати свої обов'язки, перебуваючи під дією будь-яких психоактивних речовин.

III. Загальні правила

Глава 1. Захист людей та майна, мінімальні висоти, крейсерські рівні, скидання або розприскування, буксирування, стрибки з парашутом, акробатичний політ, польоти групою та заборонені зони при виконанні польотів

(заголовок глави 1 розділу III у редакції наказу
Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

1.1. Управління повітряним судном повинно здійснюватися без ознак халатності чи безвідповідальності, які створюють загрозу для життя або збереження майна інших людей.

1.2. Крім випадків, коли це необхідно при зльоті або посадці, або за винятком тих випадків, коли на це видається дозвіл Державіаслужби України відповідно до пункту 22 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого [постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 N 401](#), виконання польотів над населеними пунктами або над скупченнями людей на відкритому повітрі на такій висоті, що не забезпечує виконання посадки під час виникнення надзвичайних обставин, не виконується.

Мінімальні відносні висоти для польотів за ПВП встановлюються правилами візуальних польотів, а мінімальні рівні для польотів за ППП - правилами польотів за приладами.

1.3. Крейсерські рівні, на яких виконується політ або частина польоту, виражаються в ешелонах (при польотах вище абсолютної висоти переходу) та у абсолютних висотах (при польотах на абсолютній висоті переходу або нижче за неї).

Абсолютною висотою переходу у повітряному просторі України є висота 3050 м (10000 футів).

Система вертикального ешелонування здійснюється відповідно до [наказу Міністерства транспорту України та Міністерства оборони України від 13.07.2001 N 441/241 "Про введення в дію системи вертикального ешелонування ІКАО"](#), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 01.08.2001 за N 653/5844.

1.4. За винятком умов, установлених авіаційними правилами України і наданих в інформації, рекомендаціях та/або дозволі відповідного органу ОНР, будь-що скидати або розприскувати з повітряних суден під час польоту забороняється.

(пункт 1.4 розділу III у редакції наказу Міністерства
інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

1.5. Буксирування повітряним судном іншого повітряного судна або будь-якого предмета забороняється без дозволу відповідного органу ОНР у межах контрольованого повітряного простору та без інформування відповідного органу ОНР у межах повітряного простору класу G.

1.6. Крім випадку аварійного стрибка, стрибки з парашутом забороняються без дозволу відповідного повноважного органу ОНР у межах контрольованого повітряного простору та без інформування відповідного органу ОНР у межах повітряного простору класу G.

1.7. Виконання акробатичних польотів повітряними суднами над населеними пунктами та скупченнями людей без дозволу відповідного повноважного органу ОНР у межах контрольованого повітряного простору та/або без інформування відповідного повноважного органу ОНР у межах повітряного простору класу G забороняється.

(пункт 1.7 розділу III із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

1.8. Польоти групою можуть виконуватися лише у тому випадку, коли існує попередня домовленість дій між командирами повітряних суден, які будуть виконувати груповий політ. Польоти групою у контрольованому повітряному просторі виконуються тільки відповідно до умов, наданих Украероцентром (РДЦ).

(абзац перший пункту 1.8 розділу III у редакції наказу
Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

Такі умови передбачають:

- а) група виконує політ як одне повітряне судно з точки зору навігації і повідомлень про місцезнаходження;
- б) за забезпечення ешелонування між повітряними суднами в польоті відповідають командир ведучого повітряного судна і командири інших повітряних суден групи. Забезпечення ешелонування між повітряними суднами включає перехідні періоди, коли повітряні судна маневрують для заняття свого місця в групі та під час сходження і розходження;
- в) повздовжній і бічний інтервал між ведучим повітряним судном та кожним іншим повітряним судном групи не повинен перевищувати 1 км (0,5 м милі), а вертикальний інтервал не повинен перевищувати 30 м (100 футів).

1.9. Безпілотний некерований аеростат повинен експлуатуватися таким чином, щоб звести до мінімуму небезпеку для людей, майна або іншого повітряного судна та з дотриманням умов, наведених у додатку 1 до цих Правил.

1.10. У повітряному просторі України або в окремих його районах польоти повітряних суден можуть бути повністю заборонені або обмежені за висотою, у часі та напрямках у порядку, встановленому Положенням про використання повітряного простору України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року N 401.

Постійно діючі заборонені зони і зони обмеження польотів обов'язково включаються до Збірника аеронавігаційної інформації і наносяться на аеронавігаційні карти.

Повітряні судна не повинні виконувати польоти в заборонених зонах або в зонах обмеження польотів, інформація про які була належним чином опублікована, крім польотів, що виконуються відповідно до умов обмежень або з дозволу відповідного державного органу, в інтересах якого вони встановлені.

(пункт 1.10 розділу III у редакції наказу Міністерства
інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

Глава 2. Запобігання зіткненню

2.1. Екіпаж повітряного судна повинен бути уважним з метою виявлення небезпеки зіткнення незалежно від типу польоту або класу повітряного простору, в якому виконується політ повітряного судна та під час пересування в зоні маневрування аеродрому. Командир повітряного судна відповідає за виконання найбільш ефективного маневру щодо запобігання зіткненню відповідно до рекомендацій з уникнення зіткнення, отриманих від бортової системи попередження зіткнень (ACAS).

2.2. Повітряне судно не повинно зближуватися з іншим повітряним судном таким чином, щоб створювати небезпеку зіткнення.

2.3. Повітряне судно, яке має право першочерговості перед іншим повітряним судном для забезпечення безпеки розходження, повинне зберігати свій курс та швидкість.

2.4. Екіпаж повітряного судна, яке відповідно до вимог цих Правил, наведених у пунктах 2.3, 2.5 - 2.8 цієї глави, зобов'язаний звільнити шлях іншому повітряному судну, повинен уникати польоту вище, нижче або попереду іншого повітряного судна. Це правило не поширюється, коли повітряне судно знаходиться на безпечній відстані від іншого повітряного судна і екіпаж враховує вплив турбулентності сліду.

2.5. У випадку ненавмисного зближення двох повітряних суден на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічних, та якщо при цьому існує загроза зіткнення, пілот кожного повітряного судна повинен відвернути своє повітряне судно вправо для їх розходження лівими бортами.

2.6. При зближенні двох повітряних суден на курсах, що сходяться та знаходяться приблизно на одному рівні, повітряне судно, справа від якого знаходиться інше повітряне судно, звільняє йому шлях, крім випадків, коли:

- а) повітряне судно, яке важче за повітря і приводиться в рух силовою установкою, звільняє шлях дирижаблям, планерам і аеростатам;
- б) дирижаблі звільняють шлях планерам і аеростатам;
- в) планери звільняють шлях аеростатам;
- г) повітряне судно, що приводиться у рух силовою установкою, звільняє шлях повітряним суднам, які буксирують інші повітряні судна або будь-які предмети.

(підпункт "г" пункту 2.6 розділу III із змінами, внесеними згідно з
наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

2.7. Повітряним судном, що здійснює обгін, вважається повітряне судно, яке наближається до судна, що летить попереду з його хвостової частини, по лінії, що утворює кут менше ніж 70° до площини симетрії останнього, тобто воно перебуває в такому положенні по відношенню до повітряного судна, що обганяється,

коли вночі не можливо бачити жодного з лівих чи правих аеронавігаційних вогнів повітряного судна.

Повітряне судно, яке обганяється, користується правом першочерговості, а повітряне судно, яке обганяє, незалежно від того, чи набирає воно висоту, знижується, чи знаходиться у горизонтальному польоті, поступається шляхом, відвертаючи вправо.

Незалежно від подальшого взаємного розташування повітряних суден одне до одного екіпаж повітряного судна, що обганяє, зобов'язаний виконувати цю вимогу доти, поки обгін не буде цілком завершений із забезпеченням безпечних інтервалів.

2.8. Повітряне судно, що перебуває в польоті або рухається по землі чи воді, звільняє шлях повітряним суднам, що виконують посадку або знаходяться на кінцевому етапі заходження на посадку.

Коли два або декілька повітряних суден, важчих за повітря, наближаються до аеродрому для виконання посадки, повітряне судно, що знаходиться на більш високому рівні, звільняє шлях повітряному судну, що знаходиться на більш низькому рівні. Повітряне судно, що знаходиться нижче, не користується цим правилом для того, щоб перетинати шлях повітряному судну, яке знаходиться на кінцевому етапі (сегменті) заходження на посадку, або для його обгону.

Повітряне судно, важче за повітря, яке приводиться в рух силовою установкою, повинне звільнити шлях планерам.

Командир повітряного судна, якому відомо, що інше повітряне судно виконує аварійну посадку, зобов'язаний поступитися йому шляхом.

Повітряне судно, яке рулює в зоні маневрування, повинне звільнити шлях повітряним суднам, що виконують зліт або готуються злітати.

Глава 3. Наземний рух повітряних суден

3.1. У випадку небезпеки зіткнення між двома повітряними суднами, що виконують рулювання в зоні маневрування, застосовуються такі правила:

а) при зближенні двох повітряних суден на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічного, кожне повітряне судно зупиняється та, у разі можливості, відвертає вправо, дотримуючись безпечного інтервалу;

б) при зближенні двох повітряних суден на курсах, що сходяться, повітряне судно, справа від якого знаходиться інше повітряне судно, повинне поступитися шляхом;

в) повітряне судно, що обганяється іншим повітряним судном, користується правом першочерговості, а повітряне судно, що обганяє, повинне витримувати безпечний інтервал.

3.2. Командир повітряного судна, яке здійснює руління в зоні маневрування, повинен зупинитися й чекати в усіх місцях чекання біля злітно-посадкової смуги, якщо немає іншого дозволу від аеродромної диспетчерської вишки.

(пункт 3.2 розділу III із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

3.3. Командир повітряного судна, яке здійснює руління в зоні маневрування, повинен зупинитися й чекати на всіх лініях "СТОП", де ввімкнені вогні, і може продовжувати рух лише після вимкнення вогнів.

Глава 4. Бортові вогні повітряного судна

4.1. Технічні характеристики бортових вогнів, які встановлюються на повітряних суднах, та технічні умови до них відповідно до вимог цих Правил визначаються Державіаслужбою України на підставі підпункту 3.2.3 пункту 3.2 глави 3 Додатка 2 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та вимог, які містяться в главах 4 і 5 частини А тому II документа Doc 9760 ІКАО (Керівництво з льотної придатності).

Повітряне судно вважається таким, що експлуатується в зоні руху аеродрому, якщо воно виконує руління, чи здійснюється його буксирування, чи коли воно тимчасово зупиняється під час руління або буксирування.

(пункт 4.1 розділу III у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

4.2. У період між заходом і сходом сонця на всіх повітряних суднах, що знаходяться в польоті, повинні вмикатись вогні попередження зіткнення, що призначені для притягнення уваги до повітряного судна, та аеронавігаційні вогні, що призначені для вказівки спостерігачеві відносної траєкторії польоту повітряного судна.

Вогні, що призначені для інших цілей, наприклад посадкові фари і вогні прожекторного освітлення планера повітряного судна, можуть використовуватися разом із вогнями попередження зіткнення, для підвищення помітності повітряного судна.

4.3. У період між заходом і сходом сонця, крім випадків, визначених пунктом 4.6 цієї глави:

а) на всіх повітряних суднах, що рухаються в зоні аеродромного руху (на робочій площі), повинні бути ввімкнені аеронавігаційні вогні, що призначені для вказівки спостерігачеві відносної траєкторії прямування повітряного судна;

б) у разі відсутності відповідного освітлення зони аеродромного руху (робочої площі) на всіх повітряних суднах вмикаються вогні, що призначені для позначення їх габаритів;

в) на всіх повітряних суднах, що експлуатуються в зоні аеродромного руху (на робочій площі), вмикаються вогні, що призначені для притягнення уваги до повітряного судна;

г) на всіх повітряних суднах із працюючими двигунами, що знаходяться в зоні аеродромного руху, вмикаються вогні, призначені для попередження, що їх двигуни працюють.

4.4. На всіх повітряних суднах, які експлуатуються в зоні аеродромного руху (на робочій площі) або знаходяться в зоні аеродромного руху (на робочій площі), вогні попередження зіткнення, зазначені у пункті 4.3 цієї глави, повинні бути ввімкненими незалежно від часу доби, крім випадків, визначених пунктом 4.6 цієї глави.

4.5. Командир повітряного судна має право вимкнути або зменшити інтенсивність будь-яких пробліскових вогнів, встановлених згідно з вимогами пунктів 4.2 - 4.4 цієї глави, якщо вони негативно впливають або можуть вплинути на управління повітряним судном, викликають осліплення зовнішнього спостерігача.

4.6. Між заходом і сходом сонця на всіх повітряних суднах, що перебувають на воді, включаються бортові вогні, передбачені Міжнародними правилами попередження зіткнень на морі 1972 року (далі - Міжнародні правила), за винятком випадків, коли зробити це неможливо. У таких випадках на повітряних суднах встановлюються бортові вогні, які за своїми характеристиками та місцем розташування максимально відповідають бортовим вогням, передбаченим Міжнародними правилами. Технічні вимоги до вогнів, які встановлюються на повітряних суднах на воді, визначаються Державіаслужбою України.

(пункт 4.6 розділу III у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

Глава 5. Навчальні польоти за приладами. Порядок дій на воді

5.1. У випадку, коли на повітряному судні не встановлене справне спарене керування, на борту повітряного судна на робочому місці зі спареним керуванням відсутній пілот-інструктор, виконання навчальних польотів за ППП забороняється.

Пілот-інструктор повинен мати достатній огляд спереду та з кожного боку повітряного судна.

5.2. Екіпаж повітряного судна, що виконує ту чи іншу операцію на аеродромі або в аеродромній зоні, незалежно від того, чи знаходиться повітряне судно в зоні аеродромного руху, чи ні, зобов'язаний:

а) вести спостереження за іншим рухом на аеродромі з метою запобігання зіткненню;

б) дотримуватися або уникати схеми руху, що використовується іншими повітряними суднами;

в) виконувати всі розвороти вліво під час заходження на посадку та під час зльоту, якщо інше не описано в документах аеронавігаційної інформації або від органу ОПР не отримано інший дозвіл;

(підпункт "в" пункту 5.2 розділу III із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

г) виконувати посадку і зліт проти вітру, якщо умови безпеки, розташування злітно-посадкової смуги або повітряна обстановка не вказують на доцільність вибору іншого напрямку.

5.3. Коли два повітряних судна або повітряне і надводне судно наближаються одне до одного і при цьому існує небезпека їх зіткнення, командир повітряного судна повинен продовжити рух, забезпечивши безпеку з урахуванням, зокрема, властивостей іншого судна, та вжити такі заходи:

а) командир повітряного судна, справа від якого рухається інше повітряне або надводне судно, поступається шляхом для забезпечення безпечного інтервалу між ними;

б) командир повітряного судна, що наближається до іншого повітряного або надводного судна на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічних, повинен відвернути вправо для забезпечення безпечного інтервалу між ними;

в) повітряне судно або надводне судно, що обганяється, має право першочерговості, а повітряне судно, що обганяє, повинне змінити курс для забезпечення безпечного інтервалу;

(підпункт "в" пункту 5.3 розділу III із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

г) повітряні судна, що виконують посадку на воду або зліт з води, повинні забезпечити безпечний інтервал від будь-яких надводних суден і не створювати перешкод їх руху.

Глава 6. Плани польоту

6.1. Інформація щодо запланованого польоту або частини польоту, яка направляється до органу ОПР, повинна подаватися у форматі плану польоту ((flight plan)FPL).

6.2. План польоту повинен бути поданий:

а) до початку польоту або його частини для того, щоб він був забезпечений диспетчерським ОПР;

б) до початку польоту, що виконується в межах повітряного простору класу G, за бажанням екіпажу та з метою упорядкування надання польотно-інформаційного та аварійного обслуговування;

(підпункт "б" пункту 6.2 розділу III у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

в) до початку польоту, що виконується в зоні з особливим режимом використання повітряного простору та виключній (морській) економічній зоні;

г) до початку польоту з перетином державних кордонів.

6.3. За відсутності повторюваного плану польоту план польоту подається перед вильотом до пункту збору донесень щодо ОПР, іншому відповідному органу ОПР, а під час польоту - органу ОПР, з яким екіпаж повітряного судна підтримує зв'язок.

6.4. План польоту, якому потрібне диспетчерське обслуговування, подається не пізніше ніж за 60 хвилин до вильоту. Якщо план польоту подається під час польоту, він повинен подаватися так, щоб отримання плану відповідним органом ОПР було не пізніше ніж за 10 хвилин до розрахункового часу прибуття повітряного судна до запланованого пункту входу в диспетчерський район або в точку перетину повітряного маршруту.

Плани польотів щодо рейсів, на які можуть бути розповсюджені заходи організації потоків повітряного руху, надаються не пізніше ніж за 3 години до розрахункового часу прибирання колодок.

(пункт 6.4 розділу III доповнено абзацом другим згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

6.5. План польоту складається з пунктів (полів), які повинні включати такі дані:

пізнавальний індекс повітряного судна;

правила польоту та тип польоту;

кількість, тип(и) повітряних суден та категорія турбулентності сліду;

устаткування;

аеродром вильоту (для планів польоту, поданих з повітря, зазначена інформація буде показником місцезнаходження, де, за потреби, може бути отримана додаткова інформація щодо польоту);

розрахунковий час прибирання колодок (для планів польоту, поданих з повітря, зазначена інформація буде вказувати час прольоту першої точки маршруту, вказаної в плані польоту);

крейсерська швидкість (швидкості);

крейсерський рівень (рівні);

маршрут польоту;

аеродром призначення і загальний розрахунковий закінчений час;

запасний аеродром (аеродроми);

запас палива;

загальна кількість осіб на борту;

аварійно-рятувальне устаткування;

інша інформація.

Термін "аеродром", який використовується у форматі плану польоту, означає також злітно-посадкові майданчики, які можуть використовуватися повітряними суднами певних типів, наприклад вертольотами або аеростатами.

6.6. Незалежно від того, з якою метою подано план польоту, він повинен містити застосовувані дані за всіма пунктами включно з пунктом "аварійно-рятувальне устаткування", щодо всього маршруту чи його частини, на яку подається цей план.

6.7. Про всі непередбачені відхилення від плану польоту, який виконується за ППП або ПВП та обслуговується як контрольований політ, екіпаж повинен якнайшвидше повідомити відповідний орган ОПР.

Для інших польотів за ПВП до органу ОНР доводяться тільки значні зміни у плані польоту.

Подана перед вильотом інформація щодо запасу палива і загального числа осіб на борту, яка виявилася неточною на момент вильоту, належить до розряду значних змін у плані польоту і підлягає обов'язковому повідомленню.

Порядок подання змін до плану польоту визначається повідомленнями щодо обслуговування повітряного руху.

6.8. Доповідь про прибуття повітряного судна здійснюється особисто екіпажем повітряного судна, на яке подавався план польоту, відповідному органу ОНР аеродрому призначення відразу після посадки каналами радіотелефонного зв'язку або каналом лінії передачі даних.

(абзац перший пункту 6.8 розділу III із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

У випадку, коли план польоту був наданий щодо виконання частини польоту (без його завершення, шляхом прибуття в аеродром), він закривається шляхом надання доповіді відповідному органу ОНР.

У випадку відсутності на аеродромі прибуття органу ОНР доповідь про прибуття повітряного судна екіпаж здійснює після посадки найближчому органу ОНР за допомогою засобів найбільш швидкої передачі даних.

У разі відсутності на аеродромі засобів зв'язку, що робить неможливим подання доповіді про прибуття за допомогою наземних засобів, командир повітряного судна зобов'язаний безпосередньо перед посадкою повітряного судна передати відповідному органу ОНР повідомлення, аналогічне доповіді про прибуття. Таке повідомлення передається найближчому органу ОНР, в зоні відповідальності якого він знаходиться.

6.9. Доповідь про прибуття повітряного судна повинна складатися з таких елементів інформації:

а) пізнавальний індекс повітряного судна;

б) аеродром вильоту;

в) аеродром призначення (тільки у випадку посадки на запасному аеродромі);

г) аеродром прибуття;

г) час прибуття.

Глава 7. Сигнали. Час

7.1. При спостереженні або отриманні будь-якого сигналу, значення якого наведено у додатку 2 до цих Правил, командир повітряного судна повинен виконати відповідні дії щодо тлумачення зазначених сигналів.

7.2. Особа, яка подає сигнали, відповідає за точну та достовірну подачу повітряним суднам стандартних сигналів.

7.3. Сигнальник повинен бути одягнений у спеціальний, покритий люмінесцентною фарбою, жилет, який дозволяє льотному екіпажу відрізнити, що він (вона) є особою, яка відповідає за подачу сигналів.

7.4. Весь наземний персонал, що здійснює подачу сигналів вдень, повинен використовувати покриті люмінесцентною фарбою жезли або рукавички. В умовах низької видимості та вночі використовуються жезли, що світяться.

7.5. Екіпажі повітряних суден та органи ОНР використовують скоординований всесвітній час, який виражається в годинах і хвилинах, а за необхідності, й у секундах, починаючи з опівночі у двадцяти чотирьох годинах доби.

7.6. Перевірка часу повинна здійснюватися перед початком виконання контрольованого польоту, а у разі потреби і в інших випадках.

Інформація про точний час під час такої перевірки надходить від органу ОНР.

7.7. У випадку, коли час використовується в умовах застосування лінії передавання даних, його точність повинна бути в межах 1 секунди від всесвітнього скоординованого часу.

Глава 8. Диспетчерське обслуговування повітряного руху

8.1. Диспетчерський дозвіл повинен бути отриманий до початку виконання контрольованого польоту або частини польоту, яка виконується як контрольований політ. Такий дозвіл запитується шляхом подання плану польоту до органу диспетчерського обслуговування повітряного руху.

План польоту може охоплювати тільки частину польоту при потребі для опису цієї частини або тих маневрів, що пов'язані з обслуговуванням повітряного руху. Диспетчерський дозвіл може охоплювати тільки частину поточного плану польоту. У цьому разі вказується межа диспетчерського дозволу або диспетчерський дозвіл надається на виконання конкретних маневрів таких, як рулювання, посадка або зліт.

Якщо диспетчерський дозвіл не задовольняє командира повітряного судна, він може зробити запит та одержати змінений диспетчерський дозвіл.

8.2. У разі якщо командир повітряного судна запитує диспетчерський дозвіл, який стосується черговості дій, він подає запит відповідному органу ОНР з обґрунтуванням потреби в зміні черговості дій.

8.3. У разі якщо до вильоту командиром повітряного судна передбачається можливість прийняття рішення про зміну аеродрому призначення залежно від тривалості польоту за наявності запасу палива і за умови нового диспетчерського дозволу в польоті, командир повітряного судна може прийняти рішення про продовження польоту на змінений аеродром призначення, про що органи ОНР повідомляються шляхом унесення до плану польоту інформації про змінений маршрут (якщо це відомо) і про змінений пункт призначення.

8.4. Повітряне судно на контрольованому аеродромі не починає руху в зоні маневрування без дозволу аеродромної диспетчерської вишки і виконує всі вказівки диспетчерської вишки.

8.5. За винятком випадків, що передбачені у пунктах 8.8. та 8.10 цієї глави, екіпаж повітряного судна повинен дотримуватися поточного плану польоту або відповідної частини поточного плану польоту, поданого для виконання контрольованого польоту, якщо не був зроблений запит щодо його зміни та не був отриманий дозвіл на це від відповідного диспетчерського органу або якщо не виникла аварійна ситуація, що вимагає негайних дій з боку екіпажу повітряного судна.

У випадку виникнення аварійної ситуації, що вимагає негайних дій з боку екіпажу повітряного судна, екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОНР про розпочаті дії, які були виконані у зв'язку з аварійною ситуацією.

8.6. Контрольовані польоти виконуються:

а) за встановленими маршрутами ОНР уздовж визначеної осьової лінії цього маршруту;

б) за будь-якими іншими маршрутами безпосередньо між аеронавігаційними засобами і (або) точками, що визначають цей маршрут;

в) за маршрутами, що задає диспетчерський орган ОНР шляхом видачі курсу польоту.

Про недотримання цих вимог екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОНР, з яким він підтримує зв'язок.

8.7. З урахуванням вимог, викладених у пункті 8.10 цієї глави, повітряне судно, що виконує політ за маршрутом ОНР, обумовленим всебічно направленим радіомаяком дуже високої частоти, переключається для одержання основної навігаційної інформації з аеронавігаційного засобу, що знаходиться позаду повітряного судна, на аеронавігаційний засіб, що знаходиться попереду, у точці переключення, якщо вона встановлена, або якомога ближче до неї.

8.8. У випадку, якщо під час контрольованого польоту мають місце відхилення від поточного плану польоту, що не залежать від дій екіпажу, командир повітряного судна розпочинає такі дії:

а) якщо повітряне судно відхилилося від лінії шляху, починаються дії для коригування курсу повітряного судна з метою якнайшвидшого повернення на лінію заданого шляху;

б) якщо середнє значення дійсної повітряної швидкості на крейсерському ешелоні між двома контрольними пунктами не є незмінним або очікується, що воно зміниться на величину плюс-мінус 5 % від дійсної повітряної швидкості, яка зазначена у плані польоту, інформація про це надається відповідному органу ОНР;

в) якщо виявиться, що розрахунок часу польоту наступного запланованого контрольованого пункту, межі району польотної інформації або розрахунковий час прибуття на аеродром призначення (залежно від того, що виявиться першим) відрізняються від фактичного часу більше ніж на 3 хв., відповідний орган ОНР якнайшвидше інформується про переглянутий розрахунковий час.

8.9. До запитів щодо зміни плану польоту входить така інформація:

а) при зміні крейсерського рівня - пізнавальний індекс повітряного судна, новий крейсерський рівень і крейсерська швидкість, що запитуються на цьому рівні й (у разі потреби) переглянутий розрахунок часу наступного перетину меж польотної інформації;

б) при зміні маршруту:

якщо пункт призначення не змінюється - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис нового маршруту польоту, у тому числі дані, що входять до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані;

переглянутий розрахунок часу тощо;

якщо пункт призначення змінений - пізнавальний індекс повітряного судна, правила виконання польоту, опис переглянутого маршруту до переглянутого аеродрому призначення, у тому числі дані, які належать до плану польоту, починаючи з місця початку змін у маршруті, що запитані;

переглянутий розрахунок часу, запасні аеродроми, інша відповідна інформація.

8.10. Коли стає очевидним, що політ, який виконується за візуальними метеорологічними умовами відповідно до поточного плану польоту, не може бути виконаний, екіпаж повітряного судна, що виконує політ за ПВП як контрольований політ:

а) запитує відповідний орган ОПР про зміну дозволу, який дає змогу повітряному судну продовжувати політ у візуальних метеорологічних умовах до пункту призначення чи до запасного аеродрому або залишити повітряний простір, у межах якого потрібний диспетчерський дозвіл;

б) якщо не може бути отриманий дозвіл відповідно до підпункту "а" цього пункту Правил, повітряне судно продовжує політ у візуальних метеорологічних умовах і повідомляє відповідний орган ОПР про прийняте рішення (покинути відповідний повітряний простір або виконати посадку на найближчому придатному для цього аеродромі);

в) якщо політ виконується у межах диспетчерської зони - запитує дозвіл на виконання спеціального польоту за ПВП;

г) запитує дозвіл на виконання польоту відповідно до ППП.

Глава 9. Дії екіпажу при повідомленні про місцезнаходження, припиненні диспетчерського обслуговування, незаконному втручанні, перехопленні

(заголовок глави 9 у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

9.1. Екіпаж повітряного судна, що виконує контрольований політ, повідомляє відповідному органу ОПР про час і висоту польоту кожного з установлених обов'язкових контрольних пунктів разом з наданням іншої необхідної інформації, якщо диспетчерським дозволом не передбачено інших умов. Повідомлення про місцезнаходження повітряного судна також передаються при польоті додаткових контрольних пунктів за запитом відповідного органу ОПР. За відсутності встановлених контрольних пунктів повідомлення про місцезнаходження передаються екіпажем повітряного судна через визначені проміжки часу, які встановлені відповідним органом ОПР.

9.2. Екіпажі повітряних суден, що виконують контрольовані польоти та надають інформацію про місцезнаходження органу ОПР лінією передачі даних, надають мовні повідомлення про місцезнаходження тільки на запит відповідного органу ОПР.

9.3. При контролі повітряного руху органами ОПР за даними вторинного оглядового радіолокатора екіпажі повітряних суден, що виконують контрольовані польоти, надають мовні повідомлення про місцезнаходження органу ОПР тільки на запит.

9.4. Екіпаж повітряного судна, яке виконує контрольований політ, крім випадків посадки на контрольований аеродром, повинен повідомити відповідний диспетчерський орган про відсутність потреби у диспетчерському обслуговуванні.

9.5. Екіпаж повітряного судна, яке виконує контрольований політ, повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку "повітря - земля" відповідного диспетчерського органу ОПР та, за необхідності, встановлює з ним двосторонній радіозв'язок. Екіпаж повітряного судна, що обладнане засобами радіозв'язку, яке виконує політ поза межами контрольованого повітряного простору, повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку "повітря - земля" органу ОПР, який надає обслуговування у даному районі польотної інформації.

Для виконання вимоги про безперервне прослуховування мовного обміну "повітря - земля" дозволяється використання системи селективного виклику SELCAL або аналогічні автоматичні сигнальні засоби за умов, що аналогічне устаткування використовується відповідним органом ОПР та інформація про це опублікована у документах аеронавігаційної інформації.

9.6. У разі відмови зв'язку екіпаж повітряного судна повинен дотримуватися порядку дій, який установлений на випадок відмови зв'язку. Екіпаж повинен використовувати всі наявні на повітряному судні засоби для відновлення зв'язку з диспетчерським органом ОПР.

Екіпаж повітряного судна, яке складає частину аеродромного руху на контрольованому аеродромі, повинен слідкувати за такими вказівками, які можуть передаватися шляхом подачі візуальних сигналів.

9.7. Якщо під час виконання польоту відмова зв'язку сталася у візуальних метеорологічних умовах, екіпаж повітряного судна повинен:

а) встановити відповідач вторинного оглядового радіолокатора на код 7600;

б) продовжити політ у візуальних метеорологічних умовах або виконати посадку на найближчому придатному аеродромі та повідомити про своє прибуття відповідному диспетчерському органу найбільш оперативними каналами засобів зв'язку;

в) якщо вважається доцільним, перейти на політ за ППП та діяти відповідно до пункту 9.8 цієї глави.

9.8. Якщо екіпаж повітряного судна, яке виконує політ за ППП, втратив зв'язок в приладових метеорологічних умовах або у випадку, коли продовжити політ згідно з вимогами пункту 9.7 цієї глави неможливо, екіпаж повинен:

а) встановити відповідач вторинного оглядового радіолокатора на код 7600;

б) витримувати протягом семи хвилин останню дозволена швидкість та рівень польоту та (або) мінімальну абсолютну висоту польоту, якщо вона перевищена.

Відлік семихвилинного часу починається:

а) якщо повітряне судно виконує політ за маршрутом, на якому не встановлені обов'язкові контрольні пункти (пункти передачі донесень), або отримало вказівку не передавати донесення про своє місцезнаходження з часу заняття останнього дозволеного рівня або мінімальної абсолютної висоти польоту, або з часу, коли екіпаж встановлює відповідач вторинного оглядового радіолокатора на код 7600, залежно від того, що настає пізніше;

б) якщо повітряне судно виконує політ за маршрутом, на якому встановлені обов'язкові контрольні пункти (пункти передачі донесень), та не отримало вказівок не передавати донесення про своє місцезнаходження з часу заняття останнього дозволеного рівня, або мінімальної абсолютної висоти польоту, або з часу прольоту пункту передачі донесень, який був раніше переданий екіпажем, або з часу, коли екіпаж не доповів про своє місцезнаходження над пунктом обов'язкової передачі донесення, залежно від того, що настає пізніше;

в) після витримання протягом семи хвилин останньої дозволеної швидкості та рівня польоту або мінімальної абсолютної висоти польоту, якщо вона вища, привести рівень та швидкість польоту у відповідність до поданого плану польоту;

(підпункт "в" пункту 9.8 розділу III у редакції наказу
Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

г) у тому випадку, коли повітряне судно наводиться за радіолокатором або виконує політ відповідно до правил зональної навігації, з урахуванням мінімальної абсолютної висоти польоту слідувати найбільш прямою траєкторією у напрямку маршруту, вказаного в поточному плані польоту, для виходу на нього не пізніше, ніж у наступному основному пункті;

г) виконувати політ за маршрутом згідно з поточним планом польоту у напрямку відповідного визначеного навігаційного засобу, що обслуговує аеродром призначення та, за необхідності, здійснювати маневр очікування над цим засобом до початку зниження;

д) розпочати зниження від зазначеного навігаційного засобу в очікуваний час заходу на посадку, який був отриманий та підтверджений під час останнього сеансу зв'язку, або якомога ближче до цього часу. Якщо очікуваний час заходу на посадку не був отриманий та підтверджений, розпочати зниження у розрахунковий час заходу на посадку, визначений за поточним планом польоту, або якомога ближче до нього;

е) завершити звичайний захід на посадку за приладами, встановленими для цього навігаційного засобу;

є) виконати посадку по можливості протягом 30 хвилин після розрахункового часу прибуття або останнього підтвердженого очікуваного часу заходу на посадку залежно від того, що наступить пізніше;

ж) забезпечення диспетчерським ОНР інших повітряних суден, які виконують польоти у цьому повітряному просторі, здійснюється з урахуванням умов, що екіпажі повітряних суден, на яких має місце відмова радіозв'язку, будуть діяти відповідно до цих Правил.

(пункт 9.8 розділу III доповнено підпунктом "ж" згідно з наказом
Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

9.9. Екіпаж повітряного судна, яке стало об'єктом незаконного втручання, повинен розпочати спробу повідомити орган ОНР про факт втручання та пов'язані з ним обставини і будь-які відхилення від поточного плану польоту, викликані цими обставинами. Орган ОНР повинен забезпечити першочерговість дій відносно цього повітряного судна і звести до мінімуму можливість конфліктних ситуацій між ним та іншими повітряними суднами.

Послідовність дій командира повітряного судна, яке стало об'єктом незаконного втручання, визначено у додатку 3 до цих Правил.

Послідовність дій екіпажу, які починаються на борту повітряного судна, що стало об'єктом незаконного втручання, визначається Державіаслужбою України відповідно до додатка 11 до [Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#).

9.10. Командир повітряного судна, яке стало об'єктом незаконного втручання, робить спробу якомога скоріше виконати посадку на найближчому придатному аеродромі або на спеціально визначеному аеродромі, якщо обстановка на борту повітряного судна не вимагає іншого.

9.11. Порядок перехоплення цивільних повітряних суден регулюють відповідні правила, які розробляються згідно з вимогами Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Зазначені правила повинні враховувати вимоги додатків 2 та 4 до цих Правил.

(пункт 9.11 розділу III у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

9.12. Екіпажі державних повітряних суден, які здійснюють перехоплення, повинні знати візуальні сигнали, визначені цими Правилами, а також вимоги, зазначені у додатку 4 до цих Правил.

9.13. Командир цивільного повітряного судна, яке перехоплюється, повинен дотримуватися вимог, зазначених у додатку 2 до цих Правил, тлумачити значення сигналів та надавати сигнальну відповідь відповідно до вимог, зазначених у додатку 1 до цих Правил.

9.14. Мінімальні значення видимості та відстані до хмар у візуальних метеорологічних умовах вдень зазначені в таблиці.

Таблиця

Клас повітряного простору	Відстань від хмар	Видимість в польоті
B, C, D та E	По горизонталі 1500 м По вертикалі 300 м (1000 футів)	8 км - на абсолютній висоті 3050 м (10000 футів) та вище, 5 км - нижче абсолютної висоти 3050 м (10000 футів)
F, G вище абсолютної висоти 900 м (3000 футів) або вище висоти 300 м (1000 футів) над місцевістю залежно від того, яка величина більша	По горизонталі 1500 м По вертикалі 300 м (1000 футів)	8 км - на абсолютній висоті 3050 м (10000 футів) та вище, 5 км - нижче абсолютної висоти 3050 м (10000 футів)
F, G на абсолютній висоті 900 м (3000 футів) і нижче або на висоті 300 м (1000 футів) над місцевістю і нижче, залежно від того, яка величина більша	По горизонталі - відсутність хмар у напрямку польоту та при видимості земної або водної поверхні. По вертикалі: 50 метрів - до нижньої межі хмар у рівнинній та пагористій місцевостях з приладною швидкістю 300 км/год та менше; 100 метрів - до нижньої межі хмар у гористій місцевостях, а також у рівнинній та пагористій місцевості з приладною	5 км, 2 км - в рівнинній та пагористій місцевості вдень при виконанні польотів з приладною швидкістю 300 км/год та менше, 1,5 км - для вертольотів в рівнинній та пагористій місцевості з метою надання невідкладної медичної допомоги та для тренування вдень в умовах, коли імовірність зустрічі з іншими повітряними суднами низька, а приладова швидкість складає 180 км/год (100 вузлів) або менше;

	швидкістю 301 - 465 км/год; Вище хмар польоти не виконуються	500 метрів - для вертольотів, якщо вони виконують зависання та переміщення на висоті до 10 метрів або виконують маневри на швидкості до 10 км/год.+
--	---	---

З метою надання вертольотами невідкладної медичної допомоги та навчання для таких польотів вночі видимість біля землі повинна бути не менше 3000 метрів, висота нижньої межі хмар не менше 600 метрів над рівнем земної або водної поверхні.

(абзац другий пункту 9.14 розділу III із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

Глава 10. Польоти за ПВП

10.1. Крім випадків виконання спеціальних польотів за ПВП польоти за ПВП виконуються в умовах видимості та на відстані до хмар, які є рівними або перевищують значення, вказані в таблиці пункту 9.14 глави 9 цих Правил.

10.2. За винятком наявності дозволу, виданого диспетчерським органом, зльоти, посадки або вхід в зону руху аеродрому за ПВП не виконуються на аеродромі, який знаходиться в межах диспетчерської зони при висоті нижньої межі хмар менше ніж 450 метрів та видимості біля землі менше ніж 5 кілометрів.

10.3. Польоти за ПВП в період між заходом та сходом сонця виконуються лише в рівнинній та пагористій місцевості за таких умов:

а) **видимість біля землі не менше 8 км (для вертольотів не менше 5 км), висота нижньої межі хмар не менше 600 метрів (1800 футів);**

(підпункт "а" пункту 10.3 розділу III із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

б) мінімальна висота польоту над земною або водною поверхнею не менше 300 метрів (1000 футів);

в) вертикальна відстань до нижньої межі не менше 300 метрів.

10.4. Польоти за ПВП не виконуються:

на маршрутах ОНР - вище ешелону польоту 5950 метрів (FL195);

на білязвукових та трансзвукових швидкостях.

10.5. Дозвіл на політ за ПВП не надається в районах, де вище ешелону 8850 метрів (FL290) застосовується скорочений мінімум вертикального ешелонування (RVSM) у 300 метрів (1000 футів).

10.6. За винятком тих випадків, коли це потрібно при зльоті або посадці або коли на це видається відповідний дозвіл Державіаслужби України, польоти за ПВП не виконуються:

а) над населеними пунктами та над скупченнями людей на відкритому повітрі на відносній висоті менше 300 м над найвищою перешкодою у радіусі 600 м від повітряного судна;

б) у будь-яких інших районах, крім зазначених у підпункті "а" цього пункту, на відносній висоті менше 150 метрів над земною або водною поверхнею.

10.7. Якщо немає інших вказівок у диспетчерському дозволі чи в опублікованих документах аеронавігаційної інформації, горизонтальні крейсерські польоти за ПВП на висотах вище ніж 900 метрів над земною чи водною поверхнею виконуються на крейсерських рівнях, що відповідають таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України (додаток 1 до наказу Міністерства транспорту України, Міністерства оборони України від 13.07.2001 N 441/241 "Про введення в дію системи вертикального ешелонування ІКАО", зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 01.08.2001 за N 653/5844).

При польотах за ПВП у частині повітряного простору класів В, С, D крейсерські рівні ПВП не застосовуються.

10.8. Польоти за ПВП забезпечуються диспетчерським обслуговуванням, коли:

політ виконується в межах повітряного простору класів В, С та D;

повітряне судно є частиною аеродромного руху на контрольованому аеродромі;

виконується спеціальний політ за ПВП.

10.9. Під час виконання польоту за ПВП у повітряному просторі класів В, С та D екіпаж повітряного судна повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку "повітря - земля" та за необхідності надавати органу ОНР інформацію щодо свого місцезнаходження.

10.10. Екіпаж повітряного судна, який виконує політ за ПВП та має намір перейти на політ за ППП, повинен:

а) якщо план польоту був поданий - повідомити відповідний орган ОНР про необхідні зміни, які потрібно внести до поточного плану польоту;

б) подати відповідно до вимог пункту 6.2 глави 6 цього розділу план польоту відповідному органу ОНР та отримати дозвіл до переходу на політ за ППП у контрольованому повітряному просторі.

Глава 11. Польоти за ППП

11.1. Повітряні судна повинні бути обладнані відповідними справними приладами та навігаційним обладнанням, необхідним для виконання польоту за відповідним маршрутом.

11.2. За винятком випадків виконання зльотів і посадок та за винятком випадків, коли на це видано спеціальний дозвіл Державіаслужби України, польоти за ППП виконуються на рівнях польоту, не нижчих опублікованої мінімальної абсолютної висоти польоту або, якщо така мінімальна абсолютна висота польоту не встановлена:

а) у пагористій або гірській місцевості на рівні, що перевищує не менше 600 м (2000 футів) найвищу перешкоду, розташовану в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна;

б) у будь-яких інших, крім згаданих у підпункті "а" цього пункту випадках, - на рівні, що перевищує не менше 300 м (1000 футів) найвищу перешкоду, що знаходиться в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження повітряного судна.

При визначенні розрахункового місцезнаходження повітряного судна береться до уваги навігаційна точність, яка може бути досягнута на даному сегменті маршруту з урахуванням наявного наземного та бортового навігаційного обладнання.

11.3. Перехід від польоту за ППП на політ за ПВП:

а) командир повітряного судна, який вирішив перейти від польоту за ППП до польоту за ПВП, повідомляє відповідний орган диспетчерського обслуговування про припинення польоту за ППП і про зміни, що вносяться до поточного плану польоту;

б) у разі якщо повітряне судно, що виконує політ за ППП, перебуває у візуальних метеорологічних умовах або зустрічається з такими умовами, воно не припиняє польоту за ППП, якщо не передбачається, що упродовж достатнього проміжку часу політ виконуватиметься у стійких візуальних метеорологічних умовах і командир повітряного судна не має наміру виконувати політ за ПВП.

11.4. Правила, які застосовуються для польотів за ППП у контрольованому повітряному просторі:

а) польоти за ППП, які виконуються в контрольованому повітряному просторі, повинні виконуватися відповідно до глави 8 цих Правил;

б) політ за ППП, що здійснюється у крейсерському режимі польоту в контрольованому повітряному просторі, повинен виконуватися на крейсерському рівні або, у випадку отримання дозволу на набір висоти у крейсерському режимі, між двома рівнями або вище рівня, вибраного з таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України (додаток 1 до Правил ешелонування під час обслуговування повітряного руху, затверджених [наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.09.2010 N 714](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 05.11.2010 за N 1045/18340), крім випадків, коли диспетчерським дозволом або аеронавігаційними публікаціями встановлені інші вимоги.

11.5. Політ за ППП, що здійснюється у крейсерському режимі польоту поза контрольованим повітряним простором, повинен виконуватися на крейсерському рівні, який відповідає лінії шляху відповідно до таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України (додаток 2 до Правил ешелонування під час обслуговування повітряного руху, затверджених [наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.09.2010 N 714](#), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 05.11.2010 за N 1045/18340).

11.6. Екіпаж повітряного судна, що виконує політ за ППП поза контрольованим повітряним простором, повинен здійснювати постійне прослуховування робочої частоти відповідного органу ОНР, який забезпечує польотно-інформаційне обслуговування.

11.7. Під час виконання польоту за ППП поза межами контрольованого повітряного простору екіпаж повітряного судна повинен надавати повідомлення про місцезнаходження відповідно до вимог глави 9 цього розділу.

(пункт 11.7 розділу III у редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 07.11.2013 р. N 880)

**Заступник Міністра
інфраструктури України**

В. В. Корнієнко

ПОГОДЖЕНО:

**Тимчасово виконуючий обов'язки
Міністра оборони України**

В. М. Можаровський

Додаток 1

до Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України

Глава 1. Безпілотні некеровані аеростати. Загальні експлуатаційні правила

1.1. Безпілотні некеровані аеростати класифікуються як:

а) легкий - безпілотний некерований аеростат, який несе корисний вантаж в одній або більше упаковках загальною масою менше ніж 4 кг, якщо відповідно до інших критеріїв він не класифікується як важкий;

б) середній - безпілотний некерований аеростат, який несе корисний вантаж в двох або більше упаковках загальною масою 4 кг і більше, але менше ніж 6 кг, якщо відповідно до інших критеріїв він не класифікується як важкий;

в) важкий - безпілотний некерований аеростат, який несе корисний вантаж та включає одну або декілька з таких ознак:

має загальну масу 6 кг або більше;

несе корисний вантаж разом з упаковкою масою 3 кг або більше;

включає місце 2 кг або більше з питомим навантаженням 13 г/см^2 ;

використовує трос або інший пристрій для підвішування корисного вантажу, що витримує ударне навантаження 230 Н або більше, для відділення підвішеного вантажу від аеростату.

Зазначене навантаження визначається шляхом розподілу загальної маси корисного вантажу у грамах на площу найменшої поверхні у квадратних сантиметрах.

1.2. Експлуатація безпілотного некерованого аеростата над територією іншої держави, крім тих, що використовують з метеорологічною метою, без відповідного дозволу цієї держави, забороняється.

Зазначений дозвіл одержують перед запуском аеростата, якщо під час підготовки до польоту очікується, що аеростат може дрейфувати у повітряному просторі над територією іншої держави. Такий дозвіл може бути одержаний як на серію польотів аеростатів, так і на разовий спеціальний політ, наприклад політ аеростата з метою дослідження атмосфери.

1.3. Безпілотний некерований аеростат експлуатується відповідно до умов, визначених законодавством. Під час виконання польоту над територією іншої держави експлуатація аеростата здійснюється відповідно до умов, встановлених державою, над територією якої передбачається політ.

1.4. Створення небезпеки для осіб або майна, що не мають відношення до даного польоту, при експлуатації безпілотного некерованого аеростата забороняється.

1.5. Експлуатація важкого безпілотного некерованого аеростата не виконується над відкритим морем без попереднього узгодження з відповідним повноважним органом ОПР.

Класифікація безпілотних некерованих аеростатів

ХАРАКТЕРИСТИКИ		МАСА КОРИСНОГО ВАНТАЖУ (кілограми)					
		1	2	3	4	5	6 або більш
ТРОС АБО ІНША ПІДВІСКА 230 Н АБО БІЛЬШЕ		<div style="text-align: center;"> <p>ВАЖКИЙ</p> <p>ЛЕГКИЙ</p> <p>СЕРЕДНИЙ</p> </div>					
ОКРЕМА УПАКОВКА	питоме навантаження більше 13 г/см ² Питоме навантаження менше 13 г/см ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;"> розрахунок питомого навантаження маса (г) площа найменшої поверхні (см²) </div>							
ЗАГАЛЬНА МАСА (якщо підвіска АБО питоме навантаження АБО маса окремої упаковки не розглядається кожна окремо)							

Глава 2. Експлуатаційні обмеження і вимоги до устаткування

2.1. Експлуатація важкого безпілотного некерованого аеростата без дозволу Державіаслужби України не виконується на рівні 18000 метрів (60000 фут) або нижче, на якому є хмари або інші утворення, що затіняють більше чотирьох октан або горизонтальна видимість складає менше 8 км.

2.2. Важкий або середній безпілотний некерований аеростат запускається так, щоб над населеними пунктами або над скупченням людей на відкритому повітрі його політ проходив на висоті не нижче 300 метрів (1000 фут).

2.3. Важкий безпілотний некерований аеростат експлуатується у випадку його обладнання принаймні двома пристроями або системами для від'єднання в польоті корисного вантажу, які управляються автоматично або за допомогою телекоманд і функціонують незалежно один від одного.

Відносно поліетиленових аеростатів із нульовим тиском для завершення польоту оболонки аеростата використовуються принаймні два способи, системи, або устрої, або ж їх комбінації, що функціонують незалежно одна від одної.

Для аеростатів із надлишковим тиском такі пристрої не потрібні, оскільки такі аеростати піднімаються вгору після від'єднання корисного вантажу і вибухають, тому немає необхідності в пристрої або системі для проколювання аеростата. У даних умовах аеростат із надлишковим тиском є простою оболонкою, що не розширюється, спроможною витримувати різницю тиску, більше високого усередині, ніж зовні. Він надувається так, щоб менший тиск газу в нічний час повністю роздув оболонку. Такий аеростат із надлишковим тиском природно буде зберігати постійну висоту доти, поки з нього не вийде занадто багато газу.

Оболонка аеростата оснащена, або радіолокаційним пристроєм (пристроями), що відбиває, або радіолокаційним матеріалом, що забезпечує відбиття радіолокаційного сигналу на наземний радіолокатор, що працює в діапазоні частот від 200 МГц до 2700 МГц, або аеростат, обладнаний іншими аналогічними пристроями, що забезпечують оператору можливість безупинно стежити за ним за межами радіуса дії наземного радіолокатора.

2.4. Важкий безпілотний некерований аеростат не експлуатується в районі, де використовується устаткування наземного вторинного оглядового радіолокатора (далі - ВОРЛ), якщо аеростат не обладнаний прийомовідповідачем ВОРЛ, спроможним надавати дані про висоту, що безперервно працює на визначеному коді, або який може, за потреби, включитися станцією спостереження.

2.5. Безпілотний некерований аеростат із прив'язною антеною, для руйнації якої в будь-якій точці потрібно зусилля в 230 Н або більше, експлуатується за умовами, що на антені є кольорові вимпели або транспаранти, прикріплені з інтервалами не більше 15 м.

2.6. Важкий безпілотний некерований аеростат не експлуатується на барометричній висоті менше 18000 м (60000 фут) у період між заходом і сходом сонця, якщо він, його частини та корисний вантаж, незалежно від того, чи відокремлюються вони в польоті, чи ні, не оснащені вогнями.

2.7. Важкий безпілотний некерований аеростат, оснащений підвісним пристроєм (крім яскраво розфарбованого розкритого парашута) довжиною більше 15 м, не експлуатується між сходом і заходом сонця нижче барометричної висоти 18000 м (60000 фут), якщо цей підвісний пристрій не пофарбований смугами, що чергуються, добре помітних кольорів або не обладнаний кольоровими вимпелами.

2.8. Для завершення польоту експлуатант важкого безпілотного некерованого аеростата активізує відповідні пристрої, зазначені в пункті 2.3 цього додатка, та:

- а) якщо стане відомо, що погодні умови гірші передбачених для експлуатації аеростата;
- б) якщо несправність або інша причина роблять подальший політ небезпечним для повітряного руху осіб або майна на землі;
- в) перед входом у повітряний простір над територією іншої держави, якщо дозвіл на вхід у повітряний простір не наданий.

Глава 3. Повідомлення про політ

3.1. Повідомлення про політ безпілотного некерованого аеростата середньої або важкої категорії направляється відповідному органу ОНР не пізніше ніж за сім днів до дати польоту.

3.2. У повідомлення про політ включається така інформація:

- а) позначення польоту аеростата або кодова назва роботи;
- б) категорія аеростата та його опис;
- в) код ВОРЛ або частота привідної радіостанції, якщо вони застосовуються;
- г) найменування експлуатанта та номер його телефону;
- г) місце запуску;
- д) розрахунковий час запуску (або час початку і завершення багатократних запусків);
- е) кількість аеростатів, що запускаються, і планований інтервал між запусками (при багатократних запусках);
- є) напрямок підйому;
- ж) крейсерський рівень (рівні) (барометрична висота);
- з) розрахунковий час проходження барометричної висоти 18000 м (60000 фут) або досягнення крейсерського рівня польоту (якщо крейсерський рівень 18000 м (60000 фут) або нижче) і розрахункове місцезнаходження;
- и) розрахункові дата і час завершення польоту та запланований район падіння/ виявлення.

Якщо виконуються безперервні запуски, то час, що включається в повідомлення, складається з розрахункового часу, коли перший та останній аеростати у серії досягнуть відповідного рівня.

Для аеростатів, що виконують довготривалі польоти, у результаті чого дату і час припинення польоту та місце падіння неможливо точно розрахувати, використовується термін "велика тривалість".

Якщо передбачається декілька місць падіння, то потрібно вказувати кожне місце разом із відповідним розрахунковим часом падіння. Для серії падінь, що йдуть одне за одним, вказується розрахунковий час першого та останнього падінь із цієї серії (наприклад, 07033Z - 072300Z).

3.3. Будь-які зміни у попередній інформації, яка зазначена в пункті 4.1 глави 4 цього додатка, направляються відповідному органу ОНР не пізніше ніж за 6 годин до розрахункового часу запуску, або у випадку досліджень сонячної або космічної активності, що включають в себе елемент критичного часу, не пізніше ніж за 30 хвилин до розрахункового часу початку польоту.

Глава 4. Повідомлення про запуск

4.1. негайно після запуску середнього або важкого безпілотного некерованого аеростата експлуатант подає відповідному органу ОНР таку інформацію:

- а) позначення польоту аеростата;
- б) місце запуску;
- в) фактичний час запуску;
- г) розрахунковий час проходження барометричної висоти 18000 м (60000 фут) або розрахунковий час досягнення крейсерського рівня, якщо він знаходиться на висоті 18000 м (60000 фут) або нижче і

розрахункове місцезнаходження;

г) будь-які зміни в інформації, яка попередньо повідомлена відповідно до пункту 3.2 глави 3 цього додатка.

4.2. Експлуатант негайно повідомляє відповідний орган ОНР, як тільки стає відомо, що запланований політ середнього або важкого безпілотного некерованого аеростата, про який було попередньо повідомлено відповідно до пункту 4.1 цієї глави, скасований.

Глава 5. Реєстрація місцезнаходження та повідомлення безпілотного некерованого аеростата

5.1. Експлуатант важкого безпілотного некерованого аеростата, що виконує політ на барометричній висоті 18000 м (60000 фут) або нижче, стежить за траєкторією польоту аеростата та на запит органу ОНР направляє повідомлення про місцезнаходження аеростата. Якщо органи ОНР не потребують повідомлень про місцезнаходження аеростата через більш короткі інтервали часу, то експлуатант реєструє його місцезнаходження кожні дві години.

5.2. Експлуатант важкого безпілотного некерованого аеростата, що виконує політ вище барометричної висоти 18000 м (60000 фут), стежить за ходом польоту аеростата та направляє повідомлення про місцезнаходження аеростата на запит органу ОНР. Якщо орган ОНР не потребує повідомлень про місцезнаходження аеростата через більш короткі інтервали часу, то експлуатант реєструє його місцезнаходження кожні 24 години.

5.3. Якщо місцезнаходження безпілотного некерованого аеростата не може реєструватися відповідно до пунктів 5.1 та 5.2 цієї глави, експлуатант негайно повідомляє про це відповідний орган ОНР. Це повідомлення включає останнє зареєстроване місцезнаходження безпілотного некерованого аеростата. Якщо реєстрація відновлюється, то про це негайно повідомляється відповідний орган ОНР.

5.4. За одну годину до початку запланованого зниження важкого безпілотного некерованого аеростата експлуатант направляє відповідному органу ОНР таку інформацію про аеростат:

а) географічне місцезнаходження в даний момент;

б) рівень (барометрична висота) у даний момент;

в) розрахунковий час проходження барометричної висоти 18000 м (60000 фут);

г) розрахунковий час і місце падіння на землю.

5.5. Експлуатант важкого або середнього безпілотного некерованого аеростата повідомляє відповідний орган ОНР про закінчення польоту.

Додаток 2

до Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України

Глава 1. Сигнали лиха і терміновості

1.1. Жодне з цих положень не забороняють екіпажу повітряного судна, яке потерпає лихо, використовувати усі наявні в його розпорядженні засоби для привертання уваги, повідомлення про своє місцезнаходження та отримання допомоги.

1.2. Порядок передавання повідомлень засобами електрозв'язку для сигналів лиха і терміновості визначається Правилами ведення радіотелефонного зв'язку та фразеології радіообміну в повітряному просторі України, затвердженими [наказом Міністерства транспорту України від 10.06.2004 N 486](#), зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 06.07.2004 за N 844/9443.

1.3. Сигнали, які використовуються під час пошуково-рятувальних робіт, визначаються Правилами авіаційного пошуку та рятування в Україні, затвердженими [наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 17.05.2006 N 297](#), зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 03.07.2006 за N 772/12646.

Глава 2. Сигнали лиха

2.1. Одночасне або окреме використання нижчезазначених сигналів означає, що для повітряного судна існує серйозна і безпосередня небезпека та йому потрібна негайна допомога:

сигнал, що передається радіотелеграфом або за допомогою будь-якого іншого методу, складається з групи SOS (••• _ _ _ ••• за кодом Морзе);

радіотелефонний сигнал, що складається із розмовного слова "MAYDAY";

інформація про лихо, яка передана по лінії передачі даних і яка передає значення слова "MAYDAY";

ракети або снаряди зі спалахами червоного кольору, що випускаються по одному через короткі проміжки часу;

парашутна освітлювальна бомба червоного кольору.

2.2. Інформація щодо сигналів тривоги, які використовуються для приведення в дію автоматичних радіотелеграфних і радіотелефонних систем тривоги, повинна бути такою:

3268 - радіотелеграфний сигнал тривоги, який складається з групи дванадцяти тире, які передаються протягом однієї хвилини; тривалість кожного тире дорівнює чотирьом секундам, а тривалість інтервалу між наступними тире - одній секунді. Сигнал може бути переданий вручну, але рекомендується передавати його за допомогою автоматичної апаратури;

3270 - радіотелефонний сигнал тривоги, який складається з двох синусоїдальних тонів звукової частоти, переданих по черзі. Один тон повинен мати частоту 2200 Гц, інший - 1300 Гц. Кожен із них передається протягом 250 мілісекунд;

3271 - радіотелефонний сигнал тривоги, який передається автоматично, повинен передаватися безперервно протягом, принаймні, 30 секунд, але не довше однієї хвилини; якщо сигнал передається іншим способом, він повинен передаватися, по можливості, безперервно протягом приблизно однієї хвилини.

Глава 3. Сигнали терміновості

3.1. Нижченаведені сигнали означають, що повітряне судно хоче повідомити про обставини, які змушують його здійснити посадку, але не вимагають надання негайної допомоги:

а) повторюване вмикання і вимикання посадкових фар;

б) повторюване вмикання і вимикання аеронавігаційних вогнів, яке відрізняється від миготіння імпульсних аеронавігаційних вогнів.

3.2. Нижченаведені сигнали означають, що повітряне судно має для передачі надзвичайно термінове повідомлення, яке стосується безпеки надводного судна, повітряного судна, якогось іншого засобу пересування або безпеки особи, що знаходиться на борту або в полі зору:

а) сигнал, який передається по радіотелеграфу або за допомогою іншого методу подання сигналів і складається з групи літер XXX (ЪЪЪ);

б) сигнал, який передається по радіотелефону і складається із слів PAN, PAN;

в) повідомлення терміновості, яке передається по лінії передачі даних та яке передає значення слів PAN, PAN.

Глава 4. Сигнали, які використовуються у випадку перехоплення

4.1. Сигнали, які подаються повітряним судном, що здійснює перехоплення, і сигнали повітряного судна, що перехоплюється

Серія	Сигнали - команди повітряного судна, що перехоплює	Значення сигналу	Сигнали - відповіді повітряного судна, що перехоплюється	Значення сигналу
1	2	3	4	5
	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - погойдування повітряного судна і блимання аеронавігаційними вогнями (для вертольотів - посадковими фарами) через нерівні проміжки часу, знаходячись трохи вище, спереду і, як правило, зліва від повітряного судна, що перехоплюється (або справа, якщо			

1	<p>повітряним судном, що перехоплюється, є вертоліт), і після підтвердження прийняття сигналу повільний віраж у горизонтальній площині, як правило, вліво (або вправо - у випадку перехоплення вертольота) для виходу на потрібний курс.</p> <p>Залежно від метеорологічних умов або рельєфу місцевості повітряне судно, що перехоплює, може змінити своє місцеположення та напрямок віражу, які зазначені вище.</p> <p>Якщо повітряне судно, що перехоплюється, не встигає слідувати за повітряним судном, що перехоплює, передбачається, що повітряне судно, що перехоплює, виконає ряд маневрів (віражів) і буде сигналізувати погойдуванням повітряного судна щоразу, коли воно пролітає біля повітряного судна, що перехоплюється</p>	<p>Ви перехоплені. Слідуйте за мною</p>	<p>ВДЕНЬ або ВНОЧІ - погойдування повітряного судна, блимання аеронавігаційними вогнями через нерівні проміжки часу і слідування за повітряним судном, що перехоплює. Додаткові дії, які повинні бути розпочаті повітряним судном, що перехоплюється, містяться у главі 6 цих Правил</p>	<p>Вас зрозумів, виконую</p>
2	<p>ВДЕНЬ або ВНОЧІ - різкий відрив від повітряного судна, що перехоплюється, шляхом розвертання на 90 градусів або більше з набором висоти без перетину лінії шляху повітряного</p>	<p>Слідуйте своїм курсом</p>	<p>ВДЕНЬ або ВНОЧІ - погойдування повітряного судна</p>	<p>Вас зрозумів, виконую</p>

	судна, що перехоплюється			
3	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - випуск шасі (якщо можливо), вмикання посадкових фар і проліт над злітно-посадковою смугою, яку необхідно використати, або, якщо повітряним судном, що перехоплюється, є вертоліт, проліт над вертолітною площадкою. У випадку, коли вертоліт перехоплюється вертольотом, вертоліт, що перехоплює, виконує захід на посадку з переходом у режим висіння біля посадкового майданчика	Виконуйте посадку на цьому аеродромі	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - випуск шасі (якщо можливо), вмикання посадкових фар і слідування за повітряним судном, що перехоплює, та, якщо після прольоту злітно-посадкової смуги, яку слід використовувати, або вертолітної площадки умови для посадки вважаються безпечними, розпочинається виконання посадки	Вас зрозумів, виконую

4.2. Сигнали - команди повітряного судна, що перехоплюється, та сигнали - відповіді повітряного судна, що перехоплює

Серія	Сигнали - команди повітряного судна, що перехоплюється	Значення сигналу	Сигнали - відповіді повітряного судна, що перехоплює	Значення сигналу
4	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - прибирання шасі (якщо можливо) і блимання посадковими фарами при прольоті над злітно-посадковою смугою, яку слід використовувати, або вертолітною площадкою на висоті більше 300 м (1000 футів), але не вище 600 м (2000 футів) (для вертольотів на висоті більше 50 м (170 футів), але не вище 100 м (330 футів)) над	Аеродром, зазначений вами,	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - якщо доцільно, щоб повітряне судно, що перехоплюється, слідувало за повітряним судном, що перехоплює, на аеродром,	Вас зрозумів, слідуйте

	рівнем аеродрому, і продовження польоту по колу над злітно-посадковою смугою, яку слід використовувати, або вертолітною площадкою. У випадку неможливості блимання посадковими фарами здійснюється блимання будь-якими іншими бортовими вогнями	непридатний	повітряне судно, що перехоплює прибирає шасі (якщо можливо) і використовує сигнали серії 1 для повітряних суден, що перехоплюють	за мною
5	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - регулярне вмикання і вимикання всіх бортових вогнів, але з таким розрахунком, щоб відрізнити їх від пробліскових вогнів.	Не можу виконати	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - використовує сигнали серії 2 для повітряних суден, що перехоплюють	Вас зрозумів
6	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - блимання всіма бортовими вогнями через нерівні проміжки часу	У стані лиха	ВДЕНЬ або ВНОЧІ - використовує сигнали серії 2 для повітряних суден, що перехоплюють	Вас зрозумів

4.3. Вдень або вночі - серія ракет, що випускаються з землі з інтервалом у 10 секунд і створюють під час вибуху червоні і зелені вогні або зірки і вказують повітряному судну, яке не має дозволу, на те, що воно виконує політ у зоні обмеження польотів, забороненій або небезпечній зоні або виконує політ до однієї з таких зон і що цьому повітряному судну варто розпочати відповідні дії для того, щоб його подальший політ проходив поза межами таких зон.

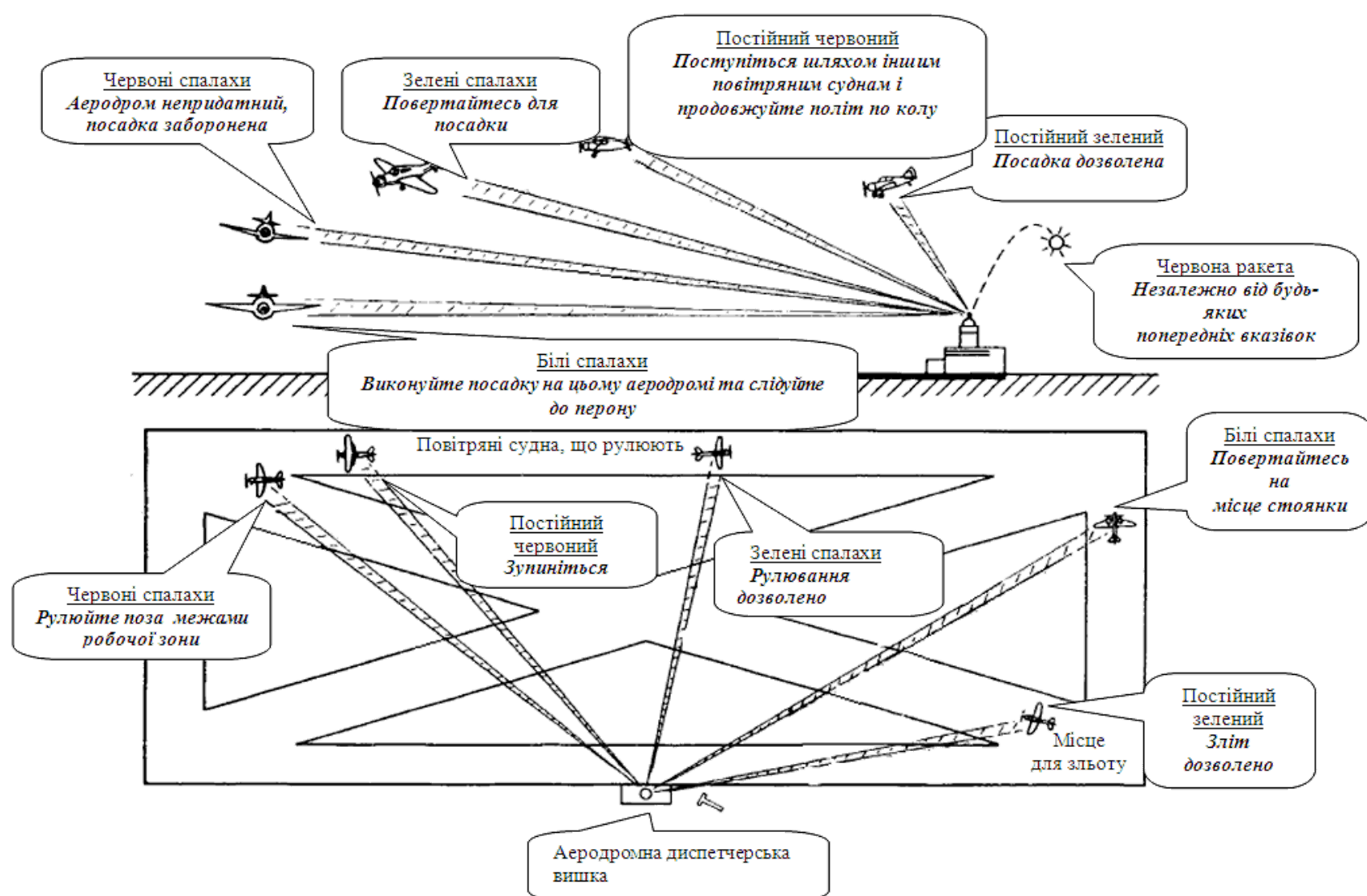
Сигнали для аеродромного руху

Світлові та піротехнічні сигнали

Вказівки

Світло	Від аеродромної диспетчерської вишки, для:		
	повітряних суден у польоті	повітряних суден на землі	
Направлено у бік повітряного судна (мал. 1.1)	Постійний зелений	Посадка дозволена	Зліт дозволено
	Постійний червоний	Звільніть шлях іншому повітряному судну і продовжуйте політ по колу	Зупиніться
	Серія зелених спалахів	Повертайтеся для посадки*	Руління дозволено
	Серія червоних спалахів	Аеродром не придатний, посадка заборонена	Рулуйте поза межами робочої зони приземлення
	Серія білих спалахів	Виконуйте посадку на цьому аеродромі та слідуйте до перону*	Повертайтеся на місце стоянки
	Червона ракета	Незалежно від будь-яких попередніх вказівок посадка в даний час заборонена	

* Дозвіл на посадку та руління буде надано на відповідному курсі.



Мал. 1.1

4.4. Підтвердження повітряним судном прийняття сигналів у польоті:

а) вдень - погойдуванням крил.

Цей сигнал не подається на ділянці між третім і четвертим розворотами та на посадковій прямій;

б) вночі - дворазовим блиманням посадкових фар або, якщо вони не встановлені, дворазовим вмиканням і вимиканням аеронавігаційних вогнів.

Підтвердження повітряним судном прийняття сигналів на землі:

а) вдень - рухом елеронів або руля напрямку;

б) вночі - дворазовим блиманням посадкових фар або, якщо вони не встановлені, дворазовим ввімкненням і вимкненням аеронавігаційних вогнів.

Глава 5. Наземні візуальні сигнали

5.1. Наземні візуальні сигнали використовуються за умови, якщо на аеродромі немає аеродромної диспетчерської вишки чи органу польотно-інформаційного обслуговування або якщо аеродром використовується літаками без радіобладнання.

Сигнальна площадка розміщується на рівній горизонтальній поверхні розміром 9 м².

Заборона посадки:



горизонтальне квадратне сигнальне полотно червоного кольору з жовтими діагоналями (мал. 1.2), яке викладається на сигнальній площадці. Воно означає, що посадка заборонена і що ця заборона може бути продовжена.

Мал. 1.2

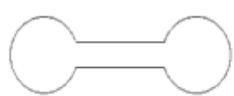
Необхідність дотримання особливої обережності під час заходження на посадку або посадки:



горизонтальне квадратне сигнальне полотно червоного кольору з однією жовтою діагоналлю (мал. 1.3), яке викладається на сигнальній площадці. Воно означає, що у зв'язку з незадовільним станом зони маневрування або з будь-яких інших причин необхідно дотримуватися особливої обережності під час заходження на посадку або посадки.

Мал. 1.3

5.2. Використання злітно-посадкових смуг і руліжних доріжок:



Мал. 1.4

5.2.1. Горизонтальний знак у вигляді гантелі білого кольору (мал. 1.4), який викладається на сигнальній площадці. Він означає, що повітряним суднам слід виконувати посадку, зліт та рулювання тільки на злітно-посадкових смугах і руліжних доріжках.



Мал. 1.5

5.2.2. Горизонтальний знак у вигляді гантелі білого кольору з вертикальними смугами чорного кольору, проведеними в кожній круглій частині знака (мал. 1.4). Він означає, що повітряним суднам слід виконувати посадку та зліт тільки на злітно-посадковій смузі, а виконання інших маневрів не обмежується злітно-посадковими смугами та рульовими доріжками.

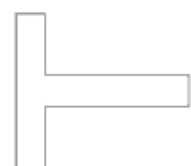
ЗПС або РД закриті.



Мал. 1.6

Горизонтальні знаки у вигляді хрестів одного контрастного кольору, жовтого або білого (мал. 1.6), що викладаються на злітно-посадковій смузі і рульових доріжках або їхніх частинах. Вони позначають зону, непридатну для руху повітряних суден.

Напрямок посадки або зльоту.



Мал. 1.7

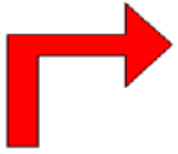
5.2.3. Горизонтальне біле або рожеве посадкове "Т" (мал. 1.7) вказує напрямок посадки і зльоту повітряних суден, що виконуються паралельно повздовжній частині літери "Т" і у бік її поперечної частини.

При використанні посадкового "Т" вночі воно освітлюється або обрамляється білими вогнями.

5.2.4. Сполучення з двох цифр (мал. 1.8), яке викладається вертикально на аеродромній диспетчерській вишці або біля неї, яке

вказує повітряному судну, що знаходиться в зоні маневрування, напрямок зльоту, який виражається в десятках градусів, округлених до найближчих 10 градусів магнітного компаса.

Праве коло польотів



Мал. 1.9

Знак помітного кольору у формі стріли, вигнутої вправо (мал. 1.9), який розташовується на сигнальній площадці або горизонтально наприкінці злітно-посадкової смуги, або на злітно-посадковій смугі, яка використовується. Він означає, що перед посадкою і після зльоту повітряне судно повинно виконувати розворот вправо.

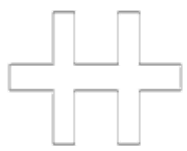
Пункт збору донесень щодо ОПР:



Мал. 1.10

вертикально розташована на жовтому фоні чорна буква "С" (мал. 1.10) позначає місце розташування пункту збору донесень щодо ОПР.

Виконуються польоти планерів:



Мал. 1.11

знак у вигляді подвійного хреста білого кольору (мал. 1.11), що викладається горизонтально на сигнальній площадці, означає, що аеродром використовується для польотів планерів і що такі польоти виконуються в даний час.

Глава 6. Сигнали керування рухом повітряного судна на землі

6.1. Сигнали, що подаються сигнальником командиром повітряного судна, призначені для подачі руками. Руки сигнальника можуть бути освітлені, якщо це потрібно для того, щоб полегшити розуміння сигналів пілотом, причому сигнальник повертається лицем до повітряного судна і знаходиться:

а) для повітряних суден із фіксованим крилом - з лівого боку повітряного судна, звідки сигнальника найкраще видно пілоту;

б) для вертольотів - у місці, з якого його найкраще видно пілоту.

6.2. Значення відповідних сигналів залишається незмінним при використанні сигнальних жезлів, жезлів, що світяться, або електричних ліхтарів.

6.3. Перед використанням сигналів сигнальник повинен переконатися в тому, що зона, у межах якої буде маневрувати повітряне судно, вільна від об'єктів, із якими воно може зіткнутися.

Термін "сигнальник" включає в себе термін "маршал - зустрічаючий на пероні". Сигнали, що позначені зірочкою "*", призначені для вертольотів, що перебувають в режимі висіння.

Двигуни повітряних суден мають нумерацію справа наліво при положенні сигнальника обличчям до повітряного судна (тобто двигун N 1 - крайній зліва по борту).

1. Супроводжуючий/зустрічаючий

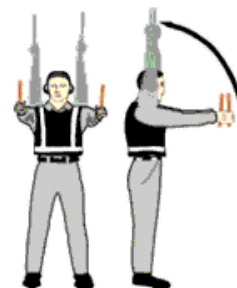
Підняти праву руку з жезлом над головою вертикально, лівою рукою з жезлом виконувати рух донизу у напрямку до тіла.

Цей сигнал подається особою, яка перебуває біля кінця крила повітряного судна, та показує пілоту/маршалу/буксирувальнику на можливість



2. Позначення посадкового гейту

Витягнути вперед руки, підняти над головою, тримаючи



безперешкодного руху повітряного судна на місце стоянки чи з місця стоянки.

жезли вертикально.

3. Рухайтесь до наступного сигнальника чи відповідно до вказівок диспетчера вишки (руління)

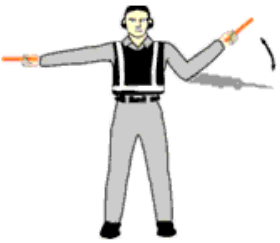


Позначити обома руками напрямок вгору; перемістити витягнуті руки вбік відносно тулуба та вказати жезлами напрямок, де перебуває наступний сигнальник чи зона руління.



Руки розвести в сторони, зігнути в ліктях і виконувати рухи жезлами вгору - вниз у напрямку від рівня грудей до голови.

5а. Розвертатись вліво (відносно робочого місця пілота)



Права рука витягнута в сторону під кутом 90° до тулуба, лівою рукою подається сигнал "Рухатись вперед". Інтенсивність руху руки сигнальника вказує пілоту на швидкість розвороту повітряного судна.

5б. Розвертатись вправо (відносно робочого місця пілота)



Ліва рука витягнута в сторону під кутом 90° до тулуба, правою рукою подається сигнал "Рухатись вперед". Інтенсивність руху рукою сигнальника вказує пілоту на швидкість розвороту повітряного судна.

6а. Звичайна зупинка



Руки з жезлами витягнуті в боки під кутом 90° до тулуба і повільно підняти їх над головою до перетину жезлів.

6б. Аварійна (термінова) зупинка



Різно підняти руки над головою і схрестити жезли.

7а. Застосувати гальма

Підняти відкриту долоню трохи вище рівня плеча. Переконавшись у візуальному контакті з льотним екіпажем, стиснути пальці в кулак. Не рухатись до



отримання від екіпажу підтвердження шляхом підняття великих пальців рук.

7б. Відпустити гальма



Підняти кисть руки із стиснути в кулак пальцями трохи вище рівня плеча. Переконавшись у візуальному контакті з льотним екіпажем, розтиснути кулак. Не рухатись до отримання підтвердження від екіпажу шляхом підняття великих пальців рук.

8а. Колодки встановлені



Піднявши руки догори з жезлами, направленими в середину, різко звести руки до торкання жезлів. Переконатися в отриманні підтвердження від льотного екіпажу.



8.2. Колодки прибрані

Піднявши руки догори з жезлами, направленими назовні, різко розвести жезли. Не прибирати колодки до отримання дозволу від льотного екіпажу.

9. Запуск двигуна (двигунів)



Підняти праву руку з направленим вгору жезлом до рівня голови та виконати круговий рух цією рукою, при цьому одночасно лівою рукою, піднятою над головою, вказати на двигун, який запускається.

10. Вимкнути двигуни



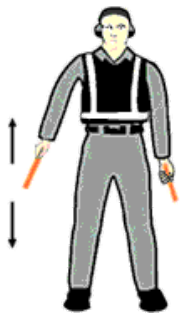
Витягнути руку з жезлом вперед на рівні плеча, виконати рух кистю з жезлом до лівого плеча, а потім до правого плеча поперек горла.

11. Зменшити швидкість



Опустити витягнуті руки вниз жестом "поплескування", виконуючи рух жезлами вверх - вниз від пояса до колін.

12. Зменшити оберти двигуна



(двигунів) на зазначеній стороні

Руки, опущені донизу, долоні, направлені до землі, потім лівою чи правою рукою виконуються рухи ввєрх та вниз, показуючи, що необхідно зменшити обороти двигуна(ів) відповідно на лівій чи правій стороні.



13. Рухатись назад

Тримаючи руки перед тулубом на рівні пояса, повертати руками вперед. Для зупинки руху назад використовувати сигнали ба або бб.



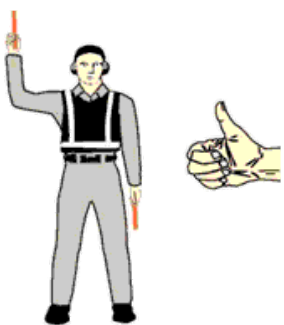
14а. Розвороти при виконанні руху назад (хвостом праворуч)

Ліва рука з жезлом направлена вниз; піднятою над головою правою рукою виконують рухи, що повторюються вперед в горизонтальне положення та назад - у вертикальне.



14б. Розвороти при виконанні руху назад (хвостом ліворуч)

Права рука з жезлом направлена вниз; піднятою над головою лівою рукою виконують рухи, що повторюються вперед у горизонтальне положення та назад - у вертикальне.



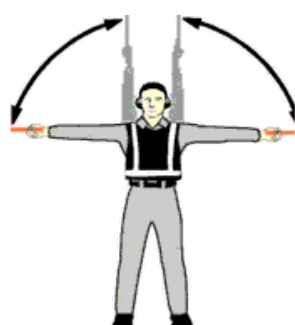
15. Підтвердження/шлях вільний

Підняти праву руку з направленим жезлом до рівня голови або виставити кисть руки з піднятим ввєрх великим пальцем, при цьому ліва рука опущена і притиснута до коліна.



* 16. Зависання

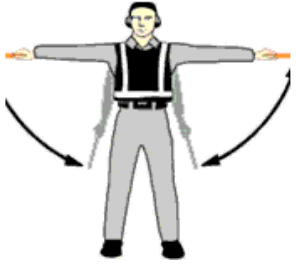
Витягнути руки з жезлами в сторони під кутом 90° до тулуба.



* 17. Піднятися вище

Витягнути руки з жезлами в сторони під кутом 90° до тулуба долонями ввєрх та виконувати ними рухи до вєрху. Швидкість руху рук показує на швидкість набору

ВИСОТИ.



*** 18. Опуститися нижче**

Витягнути руки з жезлами в сторони під кутом 90° до тулуба долонями донизу та виконувати ними рухи донизу. Швидкість руху рук показує на швидкість зниження.



*** 19а. Рухатись горизонтально ліворуч (відносно місця пілота)**

Витягнути праву руку горизонтально під кутом 90° до тулуба. Другою рукою виконувати махові рухи у тому напрямку.



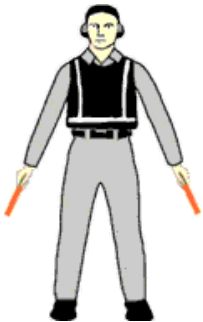
*** 19б. Рухатись горизонтально праворуч (відносно місця пілота)**

Витягнути ліву руку горизонтально під кутом 90° до тулуба. Другою рукою виконувати махові рух у тому напрямку.



*** 20. Приземлитися**

Схрестити опущені руки з жезлами попереду.



21. Місце очікування/чекати сигнал

Витягнути руки з жезлами під кутом 45° до тулуба. Витримувати таке положення до отримання повітряним судном дозволу на виконання наступного маневру.



22. Відправлення повітряного судна

Виконати стандартне привітання правою рукою чи жезлом для відправлення повітряного судна. Витримувати візуальний контакт з льотним екіпажем до початку руління повітряного судна.

23. Не торкатися важелів керування (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)



Підняти праву руку над головою, стиснути пальці у кулак або тримати жезл у горизонтальному положенні, при цьому ліва рука опущена та притиснута до коліна.

24. Увімкнути аеродромне живлення

(техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)



Підняти праву руку над головою, тримати долоню лівої руки горизонтально і виконати рух пальцями кисті правої руки до торкання відкритої долоні лівої руки (створюючи букву "Т"). У нічний час жезли, які світяться, теж можуть бути використані для створення букви "Т" над головою.

25. Відімкнути аеродромне живлення (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)



Тримати витягнуті руки над головою, торкаючись пальцями кисті правої руки горизонтально розвложеної відкритої долоні лівої руки (створюючи букву "Т"), виконати рух правої кисті вниз від лівої кисті. Не відключати аеродромне живлення до тих пір, поки на це не буде отримано дозволу від льотного екіпажу. В нічний час жезли, які світяться, теж можуть бути використані для створення букви "Т" над головою.

26. Негативна відповідь (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)



Тримати праву руку, витягнуту в сторону на рівні плеча під кутом 90° до тулуба, показуючи напрямком вниз жезлом або великим пальцем кисті, при цьому ліва рука опущена вниз та притиснута до коліна.

27. Встановити зв'язок з використанням системи внутрішнього зв'язку (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)



Витягнути обидві руки в сторони під кутом 90° до тулуба, зігнути в ліктях та притиснути долоні до вух.

28. Відчинити/зачинити трап (техніко-експлуатаційний комунікаційний сигнал)

Права рука опущена донизу, ліва рука піднята над головою під кутом 45° до



тулуба. Правою рукою виконати рух в напрямку лівого плеча.

Цей сигнал призначений головним чином для повітряних суден, обладнаних вмонтованими трапами в передній частині.

Глава 7. Сигнали, які подаються пілотом повітряного судна сигнальнику

7.1. Ці сигнали призначені для подачі сигнальнику пілотом із кабіни повітряного судна руками. Руки пілота повинні бути добре видні сигнальнику. Вони можуть бути освітлені, якщо це необхідно для того, щоб полегшити розуміння сигналів сигнальником.

7.2. Момент стискання пальців руки в кулак або їх розімкнення означає відповідно момент застосування або відпускання гальм:

а) гальма ввімкнені: рука з витягнутими пальцями піднята горизонтально перед обличчям, потім пальці стискають у кулак;

б) гальма відпущені: рука з пальцями, стиснутими в кулак, піднята горизонтально перед обличчям, потім пальці розтискають.

Колодки:

а) встановити колодки: розвести руки долонями назовні і схрестити їх перед обличчям;

б) прибирати колодки: схрещені перед обличчям руки долонями назовні розвести у боки.

Готовність до запуску двигуна (двигунів)

Розігнути на руці відповідну кількість пальців, що означають номер двигуна, який підлягає запуску.

7.3. Сигнали, що подаються руками, використовуються лише у тому випадку, коли техніко-експлуатаційні комунікаційні сигнали неможливо подати за допомогою мовного зв'язку.

Сигнальник повинен переконатися в отриманні підтвердження від льотного екіпажу стосовно техніко-експлуатаційних комунікаційних сигналів.

7.4. Нижчезазначені сигнали використовуються з метою надання мінімально необхідних для взаємодії між керівниками аварійно-рятувальної і протипожежної команд та льотним або кабінним екіпажем, повітряного судна, з яким стався інцидент. Для взаємодії з льотним екіпажем у випадку надзвичайної ситуації сигнали руками повинні подаватися членами аварійно-рятувальної команди з лівого переднього боку повітряного судна.

Для більш ефективної взаємодії з кабінним екіпажем при виникненні надзвичайної ситуації сигнали руками можуть подаватися пожежниками з інших місць.

1. Команда "евакуація"

Відповідно до зовнішньої обстановки аварійно-рятувальною командою і керівником аварійно-рятувальних робіт рекомендується евакуація.

Зігнута у лікті рука витягнута вперед, кисть тримається на рівні очей. Зігнутою рукою виконуються рухи назад. Друга рука витягнута вздовж тулуба.

Вночі: те саме з жезлами.

2. Команда "стоп"

Рекомендується припинити евакуацію. Припинити рух повітряного судна або будь-які інші виконувані заходи.

Руки підняті догори і перед головою схрещені на зап'ястках.

Вночі: те саме з жезлами.



3. Надзвичайна ситуація локалізована



Відсутні зовнішні ознаки небезпечних умов або "відбій".

Руки витягнуті в сторони та опущені під кутом 45°. Руки одночасно зводяться до перехрещення на зап'ястках нижче пояса, потім розводяться в сторони у початкове положення.

Вночі: те саме з жезлами.

4. Пожежа



Правою рукою виконувати кругові рухи від плеча до коліна, одночасно вказуючи лівою рукою на місце пожежі.

У нічний час: те саме з жезлами.

Додаток 3

до Правил польотів у повітряному просторі України

Незаконне втручання

Нижчезазначені процедури призначені для екіпажів повітряних суден у випадку, коли сталося незаконне втручання, а екіпаж не може повідомити про цей факт орган ОНР.

Командир повітряного судна повинен виконати спробу продовжити політ за заданим маршрутом і на заданому крейсерському рівні, принаймні доти, поки не з'явиться можливість повідомити про факт незаконного втручання орган ОНР або поки повітряне судно не потрапить в зону дії радіолокаційної станції, крім випадків, коли за певних обставин це виконати неможливо.

Якщо повітряне судно, яке стало об'єктом акту незаконного втручання, змушене відхилитись від лінії заданого маршруту або заданого крейсерського рівня, а екіпаж не має можливості встановити радіотелефонний зв'язок з органами ОНР, командир повітряного судна по можливості повинен:

а) спробувати передати повідомлення на аварійній дуже високій частоті та на інших відповідних частотах, крім випадків, коли за обставин, що склалися на борту повітряного судна, це зробити неможливо. Якщо це є доцільним і можливим за обставин, що склалися, потрібно використовувати інше обладнання, таке як: бортові прийомовідповідачі, лінію передачі даних тощо;

б) продовжувати політ на рівні, що відрізняється від крейсерських рівнів, які використовуються при польотах за ППП, на 300 м (1000 футів) при знаходженні вище ешелону польоту 410 або на 150 м (500 футів) при знаходженні на ешелоні польоту 410 та нижче.

Додаток 4

до Правил польотів у повітряному просторі України

Перехоплення цивільних повітряних суден

Для забезпечення безпеці навігації цивільних повітряних суден повинні враховуватися такі принципи:

а) перехоплення цивільних повітряних суден повинно виконуватися лише як крайній захід;

б) перехоплення, у випадку його здійснення, повинно обмежуватися розпізнаванням повітряного судна, якщо немає потреби повернути його на заплановану лінію шляху, вивести його за межі повітряного простору України, направити від забороненої зони, зони обмеження польотів або небезпечної зони або наказати цьому повітряному судну виконати посадку на вказаному аеродромі;

в) навчальне перехоплення цивільних повітряних суден забороняється;

г) у разі встановлення радіозв'язку з екіпажем повітряного судна, яке перехоплюється, вказівки щодо напрямку польоту та інша відповідна інформація повинні передаватися по радіотелефонному зв'язку;

г) якщо від повітряного судна, що перехоплюється, вимагається виконання посадки на територію, яка пролітається, аеродром, на який примушується до посадки повітряне судно, повинен бути придатним для забезпечення безпечної посадки повітряного судна даного типу.

Відповідно до вимог [статті 3 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#) екіпаж повітряного судна, яке виконує перехоплення, повинен утримуватися від застосування зброї проти цивільного повітряного судна.

Інформація про стандартний метод маневрування повітряних суден, що перехоплюють цивільні повітряні судна, повинна бути опублікована в документах аеронавігаційної інформації. Стандартний метод маневрування розробляється таким чином, щоб відвернути будь-яку небезпеку для повітряного судна, що перехоплюється.

Для розпізнання цивільних повітряних суден у районах, де вони можуть стати об'єктом перехоплення, по можливості повинні використовуватися вторинні оглядові радіолокатори (SSR).

Повітряне судно, що перехоплене іншим повітряним судном, повинно:

а) дотримуватися вказівок повітряного судна, що перехоплює, інтерпретуючи зміст візуальних сигналів і відповідаючи на них відповідно до вимог, що містяться у додатку 1 до цих Правил;

б) по можливості повідомити про перехоплення відповідний орган ОПР;

в) вжити заходів для встановлення радіозв'язку з повітряним судном, яке виконує перехоплення, або з органом управління перехопленням шляхом подачі сигналу на аварійній частоті 121,5 МГц, назвати повітряне судно, що виконує перехоплення, та вказати характер його польоту. У разі коли встановити зв'язок не вдалося, потрібно повторити виклик на аварійній частоті 243 МГц;

г) якщо немає інших вказівок від органу ОПР, встановити за допомогою прийомовідповідача SSR код 7700 в режимі А.

Якщо будь-які вказівки, отримані по радіо з будь-яких джерел, суперечать вказівкам повітряного судна, що перехоплює, переданим за допомогою візуальних сигналів, повітряне судно, що перехоплюється, негайно повинно запитати роз'яснення, продовжуючи виконувати вказівки, візуально передані повітряним судном, що перехоплює.

Якщо будь-які вказівки, отримані по радіо з будь-яких джерел, суперечать вказівкам повітряного судна, що перехоплює, переданим по радіо, повітряне судно, що перехоплюється, негайно запитує роз'яснення, продовжуючи виконувати отримані по радіо вказівки повітряного судна, що перехоплює.

Якщо під час перехоплення встановлено радіозв'язок, але його підтримувати на загальноприйнятій мові неможливо, вживаються заходи щодо подачі вказівок, підтвердження такої передачі та основної інформації шляхом використання фразеології і вимови, що містяться у таблиці 1, передаючи кожен фразу двічі:

Таблиця

Фразеологія, яка використовується повітряними суднами, що перехоплюють			Фразеологія, що використовується повітряними суднами, що перехоплюються		
Фраза	Вимова*	Значення	Фраза	Вимова*	Значення
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Який ваш позивний?	CALL SIGN (call sign)**	<u>KOL</u> SA-IN (call sign)	Мій позивний (позивний)
FOLLOW	<u>FOL</u> -LO	Слідуйте за мною	WILCO	<u>VILL</u> -KO	Вас зрозумів. Виконую
DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Знижуйтесь для виконання посадки	CAN NOT REPEAT	<u>KANN</u> NOTT <u>REE-PEET</u>	Виконати не можу Повторіть вашу вказівку
YOU LAND	<u>YOU</u> <u>LAAND</u>	Виконуйте посадку на цьому аеродромі	AM LOST	<u>AM</u> <u>LOSST</u>	Втратив орієнтування
PROCEED	PRO- <u>SEED</u>	Ви можете слідувати своїм курсом	MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	Терплю лихо

			HIJACK***	<u>HI-JACK</u>	Захоплений
			LAND (place name)	LAAND (place name)	Прошу посадку в (найменування пункту)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Необхідно знизитись

* У другій колонці підкреслені склади, які повинні вимовлятися з наголосом.

** Необхідний позивний повинен бути тим позивним, що використовується для встановлення радіотелефонного зв'язку з органами ОПР і який відповідає пізнавальному індексу повітряного судна, що включений до плану польоту.

*** Умови не завжди можуть виявитися такими, що підходять для використання фрази "HIJACK".

При перехопленні цивільних повітряних суден повинне застосовуватися доповнення А до Додатка 2 до [Конвенції](#).