

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби
України, Міністерства оборони
України

№ _____

Авіаційні правила України
ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА ПОЛЬОТІВ
У ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ УКРАЇНИ

I. Загальні положення

1. Авіаційні правила України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» (далі – Авіаційні правила) визначають порядок виконання польотів цивільних та державних повітряних суден, порядок обслуговування повітряного руху, порядок управління повітряним рухом, що гарантують безпеку польотів при використанні повітряного простору України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну, цивільною та державною авіацією.

2. Ці Авіаційні правила розроблені у відповідності з Повітряним кодексом України та іншими нормативно - правовими актами України з питань діяльності у галузі цивільної та державної авіації, з урахуванням стандартів та рекомендованої практики міжнародної організації цивільної авіації (далі - ІКАО), законодавства Європейського Союзу, документів ЄВРОКОНТРОЛЮ.

3. Ці Авіаційні правила обов'язкові для виконання усіма фізичними та юридичними особами незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України.

4. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються у таких значеннях:

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 ПС у вертикальній площині витримується у значеннях абсолютної висоти;

абсолютна висота прийняття рішення (DA) або відносна висота прийняття рішення (DH) – абсолютна або відносна висота, встановлена для точного заходу на посадку або заходу на посадку з вертикальним наведенням, на якій повинен бути розпочатий маневр виходу на друге коло у випадку, якщо не було встановлено необхідний візуальний контакт з орієнтирами для продовження заходу на посадку.

Абсолютна висота прийняття рішення (DA) відлічується від середнього рівня моря, а відносна висота прийняття рішення (DH) – від перевищення порога ЗПС.

«Необхідний візуальний контакт із орієнтирами» означає видимість частини візуальних засобів або зони заходу на посадку протягом часу, достатнього для оцінки пілотом місця ПС та швидкості його зміни стосовно номінальної траєкторії польоту. При польотах за категорією III з використанням відносної висоти прийняття рішення необхідний візуальний контакт із орієнтирами полягає у виконанні процедур, встановлених для конкретних правил та умов польоту.

У тих випадках, коли використовуються обидва поняття, для зручності можна застосовувати форму «абсолютна/відносна висота прийняття рішення» та скорочення «DA/H».

Абсолютна висота прольоту перешкод (OCA) або відносна висота прольоту перешкод (OCH) – мінімальна абсолютна або мінімальна відносна висота над перевищенням відповідного порогу ЗПС або, у відповідних випадках, над перевищенням аеродрому, яка використовується для забезпечення дотримання відповідних критеріїв прольоту перешкод.

Абсолютна висота прольоту перешкод розраховується відносно

середнього рівня моря, а відносна висота прольоту перешкод – відносно перевищення порога ЗПС або, у випадку неточних заходів на посадку, від перевищення аеродрому або перевищення порога ЗПС, якщо його перевищення більш ніж на 2 метри (7 футів) нижче перевищення аеродрому. Відносна висота прольоту перешкод для заходу на посадку по колу відлічується від перевищення аеродрому.

У тих випадках, коли використовуються обидва поняття, для зручності можна застосовувати форму «абсолютна/відносна висота прольоту перешкод» і скорочення «ОСА/Н».

аеродромний рух – увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти усіх повітряних суден навколо аеродрому.

Примітка. Вважається, що ПС виконує польоти навколо аеродрому, коли воно входить до аеродромного кола польотів, виходить із нього або перебуває в його межах.

аеродромне диспетчерське обслуговування – диспетчерське обслуговування аеродромного руху;

акт незаконного втручання – акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають не обмежуючись такими актами:

незаконне захоплення повітряних суден;

руйнування ПС що перебуває в експлуатації;

захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах;

насильницьке проникнення на борт ПС, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби;

розміщення на борту ПС або в аеропорту зброї або небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей;

використання ПС що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу;

повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу

безпеку ПС під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості, в аеропорту або в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації;

барометрична висота – атмосферний тиск, виражений у величинах абсолютної висоти, що відповідає цьому тиску за стандартною атмосферою;

безпілотний некерований аеростат – безпілотне ПС, яке легше за повітря, не обладнане силовою установкою та перебуває у вільному польоті.

Примітка. Безпілотні некеровані аеростати класифікуються як важкі, середні та легкі відповідно до специфікацій, викладених у Додаванні 5 до Додатку 2 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі Чиказька конвенція);

бортова система попередження зіткнення (далі - ACAS) – бортова система, що базується на використанні сигналів бортового прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора (ВОРЛ), яка функціонує незалежно від наземного обладнання та повідомляє пілоту про потенційно конфліктну ситуацію з ПС, які обладнані прийомовідповідачами ВОРЛ;

вертопалуба (helideck) – вертодром, розташований на нерухомому або плаваючому об'єкті на водній поверхні, наприклад на розвідувальній та/або експлуатаційній платформі що використовується для здобутку нафти або газу;

видимість – видимість з авіаційною метою, що перевищує:

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

2) найбільшу відстань, на якій світловий орієнтир силою світла приблизно 1000 кандел (кд) можна побачити й розпізнати на неосвітленому фоні;

Ці дві відстані мають різні значення в повітрі із заданим коефіцієнтом поглинання, причому останнє залежить від освітленості фону. Перше характеризується метеорологічною оптичною дальністю видимості (MOR).

видимість у польоті – видимість з кабіни пілота ПС у напрямку польоту;
видимість поблизу землі – видимість на аеродромі, що повідомляється уповноваженим спостерігачем або автоматичними системами;

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 покриває більше половини неба;

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

візуальні метеорологічні умови – метеорологічні умови, виражені у значеннях видимості, відстані від хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим мінімумам або перевищують їх;

гірський район – район зі змінним рельєфом земної поверхні, де зміни перевищень рельєфу у більш ніж 900 м (3000 футів) у радіусі 18,5 км (10 морських миль);

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

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

диспетчерський дозвіл – дозвіл ПС діяти відповідно до умов, установлених органом диспетчерського обслуговування;

дозвіл відомчого органу УПР – дозвіл ПС діяти відповідно до умов, установлених відомчим органом УПР;

Для зручності термін «диспетчерський дозвіл» або «дозвіл відомчого органу УПР» може скорочуватися до терміну «дозвіл» при використанні у відповідних контекстах.

Скорочений термін «дозвіл» може використовуватися з пояснювальними словами «на руління», «на зліт», «на виліт», «на політ за маршрутом», «на

заходження на посадку» або «на посадку» тощо для позначення певного етапу польоту, якого стосується диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УПР);

ешелон (рівень) переходу – найнижчий ешелон польоту, що доступний для використання вище абсолютної висоти переходу;

ешелон (рівень) польоту – поверхня постійного атмосферного тиску, віднесена до встановленої величини тиску 1013,2 гектопаскалей (гПа) (760 мм.рт.ст.) 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 1013,2 гПа (760 мм.рт.ст.) може бути використаний для індикації ешелонів польоту.

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

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 починається процедура заходження на посадку за приладами, або, за відсутності навігаційного засобу, пов'язаного з цим аеродромом, – 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 ПС у разі, коли неможливо або недоцільно виконувати політ до аеродрому призначення або здійснити на ньому посадку, на якому є необхідні види та засоби обслуговування, які відповідають технічним характеристикам ПС та які перебувають у робочому стані в очікуваний час використання. До запасних

аеродромів належать:

запасний аеродром при зльоті – запасний аеродром, на якому ПС може здійснити посадку, якщо в цьому виникає потреба незабаром після зльоту, а використати аеродром вильоту неможливо;

запасний аеродром на маршруті – запасний аеродром, на якому ПС може здійснити посадку якщо під час польоту по маршруту виникла необхідність відхилення;

запасний аеродром для аеродрому призначення – запасний аеродром, на якому ПС може виконати посадку в тому випадку, коли неможливо чи недоцільно виконувати посадку на аеродромі наміченої посадки;

Примітка: Аеродром, з якого виконується виліт ПС, може бути запасним аеродромом на маршруті або запасним аеродромом для аеродрому призначення для даного ПС;

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

збірник аеронавігаційної інформації – видана державою або від її імені публікація, яка містить довгострокову аеронавігаційну інформацію, що має важливе значення для аеронавігації;

зона аеродромного руху – повітряний простір визначених розмірів навколо аеродрому, який встановлений для захисту аеродромного руху;

зона кінцевого етапу заходу на посадку і зльоту (далі – FATO) – встановлена зона, над якою виконується кінцевий етап маневру заходу на посадку до режиму висіння або посадка та з якої починається маневр зльоту.

В тих випадках, коли FATO повинна використовуватися вертольотами виконуючими польоти з характеристиками класу 1, ця встановлена зона містить в собі зону перерваного зльоту;

зона маневрування – частина аеродрому, що призначена для зльоту, посадки та руління повітряних суден, виключаючи перони;

зональна навігація – метод навігації, який дозволяє ПС виконувати політ за будь-якою бажаною траєкторією в межах зони дії наземних або супутникових

навігаційних засобів, або в межах, що визначені можливостями автономних засобів, або їх комбінації.

Зональна навігація містить у собі навігацію, засновану на характеристиках, а також інші види операцій, які не підпадають під визначення навігації, заснованої на характеристиках;

інформація про рух – інформація, що надається органом ОНР (відомчим органом УНР) пілоту для того, щоб попередити його про інший повітряний рух, що є відомим або спостерігається, який може знаходитися поблизу його місцезнаходження або наміченого маршруту польоту, та допомогти пілоту уникнути зіткнення;

командир ПС – пілот, який призначений експлуатантом або, у випадку авіації загального призначення, – власником ПС, виконувати обов'язки командира та відповідати за безпечне виконання польоту;

контрольна точка аеродрому – визначене географічне місце розташування аеродрому;

контрольований аеродром – аеродром, на якому надається диспетчерське обслуговування для аеродромного руху.

Термін «контрольований аеродром» означає, що на цьому аеродромі надається диспетчерське обслуговування для аеродромного руху, але це не обов'язково означає наявність диспетчерської зони;

контрольований політ – будь-який політ, який потребує диспетчерського дозволу (дозволу відомчого органу УНР);

крейсерський рівень – рівень, який підтримується протягом значної частини польоту;

курс – напрямок, у якому спрямована повздовжня вісь ПС, зазвичай виражений в градусах від Півночі (дійсної, магнітної, компасної або умовної);

межа дії дозволу – точка, до якої ПС видано диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УНР);

метеорологічна інформація – метеорологічне зведення, аналіз, прогноз і будь-яке інше повідомлення, що стосується фактичних або очікуваних

метеорологічних умов;

місце очікування біля злітно-посадкової смуги – визначене місце, призначене для захисту злітно-посадкової смуги, поверхні обмеження перешкод чи критичної/чутливої зони ILS/MLS, в якому ПС, що виконує руління, та транспортні засоби повинні зупинитися і чекати, якщо немає іншого дозволу від аеродромної диспетчерської вишки (відомчого органу УПР);

набір висоти в крейсерському режимі – пілотування ПС у крейсерському режимі, яке забезпечує приріст абсолютної висоти пропорційно зменшенню маси ПС;

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

основна точка – встановлене географічне місце, яке використовується для визначення маршрутів ОПР або траєкторії польоту ПС та для інших потреб навігації і ОПР (УПР);

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

план польоту – встановлена інформація, яка надається органам ОПР (відомчим органам УПР) стосовно запланованого польоту або частини польоту ПС;

повітряний простір ОПР – повітряний простір визначених розмірів з літерним позначенням, у межах якого можуть виконуватися певні види польотів, та для якого встановлюються певні види обслуговування повітряного руху і правила польотів;

повітряний простір ОПР класифікується із застосуванням Класів від А до G;

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 ОНР;

поданий план польоту – план польоту, поданий органу ОНР (відомчому органу УНР) пілотом або його повноважним представником, без будь-яких подальших змін;

політ за правилами польотів за приладами – політ, що виконується відповідно до правил польотів за приладами;

політ за правилами візуальних польотів – політ, що виконується відповідно до правил візуальних польотів;

поріг злітно - посадкової смуги (далі поріг ЗПС) – початок ділянки ЗПС, що може використовуватися для посадки;

поточний план польоту – план польоту, у тому числі можливі зміни до нього, зумовлені диспетчерськими дозволами (дозволами відомчого органу УНР);

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

процедура очікування – заздалегідь визначений маневр, що утримує ПС в межах певного повітряного простору в очікуванні подальшого дозволу;

психоактивні речовини – алкоголь, опіоїди, каннабіноїди, седативні засоби, гіпнотичні препарати, кокаїн, інші психостимулювальні засоби, галюциногени та летючі розчинники, за винятком тютюну і кави.

пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху – орган, який створюється з метою отримання повідомлень щодо ОНР і планів польоту, що подаються перед вильотом.

Пункт збору донесень щодо ОНР може створюватися як окремий орган або об'єднуватися з існуючим органом, таким як орган ОНР чи орган обслуговування аеронавігаційною інформацією;

радіотелефонія – вид зв'язку, що призначений, головним чином, для обміну мовною інформацією;

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

рекомендація щодо запобігання зіткненню – рекомендація, що надається органом ОНР стосовно маневрування ПС з метою надання допомоги пілоту для запобігання зіткненню;

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

характеристики класу 1 – це характеристики вертольоту, які, в разі відмови критичного двигуна, дозволяють приземлитися вертольоту в межах перерваної злітної дистанції або безпечно продовжити політ до відповідного посадкового майданчика, в залежності від того, коли відмова відбувається;

характеристики класу 2 – це характеристики вертольоту, які, в разі відмови критичного двигуна, дозволяють вертольоту безпечно продовжити політ, за винятком випадків, коли відбувається збій на ранніх стадіях під час маневру зльоту, чи на завершальній стадії маневру посадки, коли може знадобитися вимушена посадка;

характеристики класу 3 – це характеристики вертольоту, для яких, в разі відмови двигуна під час польоту, вимушена посадка може бути необхідною для вертольоту з декількома двигунами і буде обов'язковою для одномоторного вертольоту;

робоча площа – частина аеродрому, що призначена для зльоту, посадки та руління повітряних суден, яка включає зону маневрування та перони;

розрахунковий час заходження на посадку – розрахований органом диспетчерського ОНР (відомчим органом УНР) час, коли ПС, яке прибуває, залишить контрольну точку очікування для завершення заходження на посадку. Фактичний час покидання контрольної точки очікування залежить від диспетчерського дозволу (дозволу відомчого органу УНР) на виконання заходження на посадку;

розрахунковий час прибуття:

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

під час виконання польотів за ПВП – розрахунковий час прольоту ПС над аеродромом;

розрахунковий час прибирання колодок – розрахунковий час, коли ПС почне рух, пов'язаний з вильотом;

руління – переміщення ПС за рахунок власної тяги двигунів по поверхні аеродрому, за виключенням зльоту та посадки;

руліжна доріжка – встановлена для руління повітряних суден ділянка на сухопутному аеродромі, яка призначена 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 забезпечення доступу до місць стоянок повітряних суден;

руліжна доріжка на пероні – частина системи руліжних доріжок, розташована на пероні, що призначена для забезпечення руління ПС по перону;

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 ПС, які виконують посадку, звільняти злітно-посадкову смугу на більших швидкостях, ніж на інших руліжних доріжках, щоб мінімізувати час зайнятості злітно-посадкової смуги;

система спостереження ОПП (УПП) – загальний термін, який означає у відповідних випадках ADS-B, PSR, SSR, MLAT або будь-яку іншу порівняну з ними систему наземного базування, що дає змогу ідентифікувати ПС (порівняна система наземного базування - це система, яка за результатами порівняльної оцінки або іншої застосованої методології демонструє рівень безпеки та

характеристики, що еквівалентні або кращі, ніж у моноімпульсного вторинного радіолокатора);

система візуалізації нічного бачення (СВНБ) – система, яка інтегрує всі елементи, необхідні для успішного і безпечного використання приладів нічного бачення під час керування ПС;

спеціальний політ за ПВП – політ за ПВП, виконання якого у диспетчерській зоні дозволено органом диспетчерського ОПП у метеорологічних умовах, гірших ніж візуальні метеорологічні умови;

термінальний диспетчерський район – диспетчерський район, який встановлюється в місцях сходження маршрутів ОПП навколо одного або декількох основних аеродромів;

трек – проекція траєкторії польоту ПС на земну поверхню, напрямом якої в будь-якій точці польоту зазвичай виражений в градусах від півночі (дійсної, магнітної або умовної);

пілотажний політ (пілотаж) – навмисно виконувані ПС маневри, що характеризуються різкою зміною його просторового положення, незвичайним просторовим положенням або незвичайною зміною швидкості;

центр польотної інформації – орган, призначений для надання польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування.

Інші терміни, які використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та інших нормативно - правових актах з питань діяльності у галузі цивільної та державної авіації України.

5. У цих Авіаційних правилах скорочення мають такі значення:

| | |
|-------|---|
| ACAS | – бортова система попередження зіткнень; |
| ADS-B | – автоматичне залежне спостереження - радіомовне (automatic dependent surveillance- broadcast); |
| AMSL | – вище середнього рівня моря (above mean sea level); |
| AFIZ | аеродромна зона польотної інформації (aerodrome |

| | |
|------|---|
| | flight information zone); |
| ATIS | – автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (automatic terminal information service); |
| ATCA | – район управління повітряним рухом відомчим органом УПР (air traffic control area); |
| ATCZ | – зона управління повітряним рухом відомчим органом УПР (air traffic control zone); |
| CTA | – диспетчерський район (control area); |
| CTR | – диспетчерська зона (control zone); |
| DH | – відносна висота прийняття рішення; |
| FATO | – зона кінцевого етапу заходу на посадку або зльоту (final approach and take-off area) |
| FIR | – район польотної інформації (flight information region); |
| FL | – ешелон польоту (flight level); |
| GAT | – загальний повітряний рух (general air traffic); |
| HEMS | – невідкладна медична допомога вертольотами (helicopter emergency medical service); |
| ILS | – система посадки за приладами (instrument landing system); |
| ICAO | – Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization); |
| MDA | – мінімальна абсолютна висота зниження (minimum descent altitude); |
| MDH | – мінімальна відносна висота зниження (minimum descent height); |
| MLAT | – багатопозиційна система спостереження (multilateration system surveillance); |
| MLS | – мікрохвильова система посадки (microwave landing system); |

| | |
|--------|--|
| OAT | – операційний повітряний рух (operational air traffic); |
| QFE | – кодове позначення тиску на рівні аеродрому або порога ЗПС (від англ. Question Field Elevation – Field Elevation Pressure (Q-code)). За рівень відліку QFE приймається перевищення аеродрому. За умови, якщо пороги ЗПС розташовані нижче перевищення аеродрому на 2 метри та більше, а також, якщо ЗПС обладнано для точного заходження на посадку, значення QFE слід розраховувати відносно порогу робочої ЗПС; |
| QNH | – кодове позначення тиску, приведенного до середнього рівня моря (question normal height - sea level pressure /Q-code/) за стандартною атмосферою; |
| PSR | – первинний оглядовий радіолокатор (primary surveillance radar); |
| RVR | – дальність видимості на ЗПС (runway visual range); |
| RVSM | – скорочений мінімум вертикального ешелонування (reduced vertical separation minimum); |
| SELCAL | – система селективного виклику (selective calling system) |
| SSR | – вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar); |
| TMA | – термінальний диспетчерський район (terminal area); |
| UIR | – верхній район польотної інформації (upper flight information region); |
| UTA | – диспетчерський район верхнього повітряного простору (upper terminal area); |
| VOLMET | – метеорологічна інформація для повітряних суден, які знаходяться у польоті (meterological information for aircraft in flight); |
| WGS | – Всесвітня геодезична система (World Geodesic System); |
| АВП | – абсолютна висота переходу; |

| | |
|--------------|--|
| АЗП | – аеродром загального призначення; |
| ВПП | – використання повітряного простору; |
| ДВЧ | – дуже висока частота; |
| ЄВРОКОНТРОЛЬ | – Європейська організація з безпеки аеронавігації; |
| ЗПМ | – злітно-посадковий майданчик; |
| ЗПС | – злітно-посадкова смуга; |
| ОПР | – обслуговування повітряного руху; |
| ОрПР | – організація повітряного руху; |
| ОЦВС | – об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху; |
| ПВП | – правила візуальних польотів; |
| ППП | – правила польотів за приладами; |
| ПС | – повітряне судно; |
| УПР | – управління повітряним рухом; |

II. Екіпаж ПС

1. Екіпаж ПС складається з командира ПС та інших осіб льотного складу.
2. Експлуатант визначає склад екіпажу ПС, права та обов'язки членів екіпажу ПС, підготовку й перевірку їх готовності до польотів відповідно до Повітряного кодексу України та інших вимог, визначених Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації.
3. Льотний склад за станом здоров'я повинен відповідати встановленим вимогам Державіаслужби у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації.
4. Командир ПС є командиром екіпажу.
5. Особам, що знаходяться на ПС у якості пасажирів, у тому числі особам, в розпорядження яких воно виділене, забороняється втручатися до дій екіпажу

та вимагати від нього змін затвердженого польотного завдання і порядку виконання польоту.

III. Повітряні судна

1. ПС, окрім класифікації, визначеної Повітряним кодексом України, поділяються на пілотовані та безпілотні.

До пілотованих відносяться ПС, що керуються в польоті льотчиком (пілотом, екіпажем).

Безпілотні ПС поділяються на керовані та некеровані.

До безпілотних відносяться ПС, керування польотом яких і контроль за якими здійснюється дистанційно за допомогою пунктів дистанційного пілотування (станцій наземного керування), що розташовані поза ПС (дистанційно кероване ПС) або такі ПС здійснюють польоти автономно за відповідною програмою.

До безпілотних некерованих ПС відносяться вільні та прив'язні аеростати, метеорологічні радіозонди та кулі-пілоти, що використовуються виключно для метеорологічних потреб, тощо.

2. Всі ПС повинні бути технічно справними, укомплектованими всім необхідним обладнанням та бортовою документацією відповідно до вимог, визначених Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації.

ПС повинне відповідати встановленому державою рівню льотної придатності для цього класу повітряних суден та перевірене на відповідність його вимогам безпеки польотів.

У повітряному просторі України польоти ПС, які не зареєстровані (та не мають документів, що засвідчують їх придатність до польотів, забороняються, крім випадків коли реєстрація та наявність документів не вимагається законодавством України.

Експериментальні ПС, які не зареєстровані в державному реєстрі, здійснюють польоти на підставі тимчасового облікового посвідчення, що надається Державіаслужбою у галузі цивільної авіації, та/або на підставі тимчасового реєстраційного посвідчення, що надається Міноборони у галузі державної авіації.

3. На зовнішній поверхні кожного цивільного ПС повинен бути нанесений присвоєний йому державний (державно-реєстраційний) реєстраційний знак відповідно до правил, встановлених Державіаслужбою у галузі цивільної авіації, а на зовнішній поверхні кожного державного ПС повинні бути нанесені розпізнавальні знаки відповідно до діючих нормативно-правових актів (далі – НПА) Міноборони.

Допускається нанесення на ПС додаткових знаків (символів, надписів, емблем тощо) за погодженням з Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації, при цьому вони не повинні заважати візуальному розпізнаванню:

на цивільних ПС – державних (державно-реєстраційних) реєстраційних знаків;

на державних ПС – основних розпізнавальних знаків, які визначають належність ПС до держави Україна та до державної авіації.

Польоти цивільних ПС у повітряному просторі України без державних (державно-реєстраційних) реєстраційних знаків, або зі знаками невстановленого зразка, забороняються, за винятком повітряних суден, що виконують експериментальні або випробувальні польоти

Польоти державних ПС у Повітряному просторі України без розпізнавальних знаків забороняються, за винятком польотів, які визначені в діючих НПА Міноборони.

4. ПС виконують польоти із справною апаратурою реєстрації параметрів польоту, окрім випадків коли ця апаратура не передбачена конструкцією.

5. На борту кожного ПС повинен знаходитись Перелік сигналів ПС - перехоплювача та ПС, що перехоплюється.

IV. Аеродроми (вертодроми), ЗПС

1. Обладнання ЗПС аеродромів

1. Аеродроми залежно від обладнання ЗПС поділяються на обладнані для заходу на посадку за приладами та необладнані.

2. Злітно-посадкова смуга необладнана - ЗПС, призначена для ПС, що виконують візуальні заходження на посадку або заходження на посадку за приладами до точки, після якої заходження на посадку може продовжуватися візуально.

3. Злітно-посадкова смуга обладнана - один із наступних типів ЗПС, призначений для виконання польотів повітряних суден, що використовують схеми заходження на посадку за приладами:

1) ЗПС обладнана для неточного заходу на посадку - ЗПС, яка обладнана візуальними та будь-якими не візуальними засобами, що призначені для посадки після виконання заходу на посадку за приладами типу А при видимості не менше 1000 метрів;

2) ЗПС обладнана для точного заходу на посадку по I категорії - ЗПС, яка обладнана візуальними та не візуальними засобами, що призначені для посадки після виконання заходу на посадку за приладами типу В з відотною висотою прийняття рішення (DH) не менше 60 метрів та або при видимості не менш ніж 800 метрів, або при дальності видимості на ЗПС не менш ніж 550 метрів;

3) ЗПС обладнана для точного заходу на посадку по II категорії - ЗПС, яка обладнана візуальними та не візуальними засобами, що призначені для посадки після виконання заходу на посадку за приладами типу В з відносною висотою прийняття рішення (DH) менше 60 метрів але не менш 30 метрів та при дальності видимості на ЗПС не менш ніж 300 метрів;

4) ЗПС обладнана для точного заходу на посадку по III категорії – ЗПС, яка обладнана діючими до та вздовж всієї поверхні ЗПС візуальними та не візуальними засобами, призначеними для посадки після виконання заходу на посадку за приладами типу В, та:

ША - для заходу на посадку та посадки з відносною висотою прийняття рішення (DH) менше 30 метрів або без обмеження за висотою прийняття рішення та при дальності видимості на ЗПС не менше 175 метрів;

ШВ - для заходу на посадку та посадки з відносною висотою прийняття рішення (DH) менше 15 метрів або без обмеження за висотою прийняття рішення та при дальності видимості на ЗПС менше 175 метрів, але не менше 50 метрів;

ШС - для заходу на посадку та посадки без обмежень по відносній висоті прийняття рішення та дальності видимості на ЗПС.

Примітка 1. Візуальні засоби не обов'язково повинні відповідати по перерахунку наявним не візуальним засобам. Критерієм вибору візуальних засобів є умови в яких (як очікується) будуть виконуватися польоти.

Примітка 2. Інформація про типи заходу на посадку міститься в Додатку 6 (ICAO).

2. Експлуатація аеродромів (АЗП, вертодромів), ЗПМ

1. Відповідальність за організацію польотів, заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, утримання аеродрому (вертодрому) та ЗПМ в постійній експлуатаційній готовності, за організацію охорони, пропускового

режиму, руху людей та транспорту на аеродромі, тощо несе керівник експлуатанта аеродрому (вертодрому), ЗПМ.

2. Вимоги щодо обладнання, організації і режиму експлуатації аеродромів (вертодромів) та ЗПМ, їх приаеродромної території, маркування аеродромних покриттів і перешкод, визначаються Державіаслужбою у галузі цивільної та Міноборони у галузі державної авіації відповідно.

V. Системи вимірів

1. Для цілей аеронавігації в Україні використовуються системи вимірів відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

2. Основні та альтернативні одиниці виміру наведено у таблиці Додатку 1 цих Авіаційних правил.

3. Для публікації у документах аеронавігаційної інформації використовуються тільки основні одиниці виміру.

Альтернативні одиниці виміру можуть використовуватися під час ведення радіотелефонного зв'язку між авіаційною та бортовою станціями.

4. Географічні координати (широта, довгота) визначаються за системою геодезичних координат WGS-84.

VI. Класифікація польотів

Польоти повітряних суден класифікуються:

- 1) за видом повітряного руху на:
 - загальний повітряний рух;
 - операційний повітряний рух.

2) за правилами виконання на:

польоти за ПВП;

польоти за ППП;

3) за умовами виконання у метеорологічних умовах на:

польоти у візуальних метеорологічних умовах;

польоти у приладових метеорологічних умовах;

4) за кількістю повітряних суден на:

одиначні польоти;

групові польоти;

5) за часом доби на:

денні – в період між сходом та заходом сонця;

нічні – в період між заходом та сходом сонця;

змішані – при виконанні яких у період від зльоту до посадки здійснюється перехід від денного польоту до нічного або навпаки;

б) за висотою виконання:

на гранично малих висотах – до 200 м включно над рельєфом місцевості або водною поверхнею;

на малих висотах – від 200 до 1000 м включно над рельєфом місцевості або водною поверхнею;

на середніх висотах – від висоти 1000 м над рельєфом місцевості або водною поверхнею до ешелону 3950 м (FL 130) включно;

на великих висотах – від ешелону 3950 м (FL 130) до ешелону 11900 м (FL 390) (зазвичай, до тропопаузи) включно;

в стратосфері – вище ешелону 11900 м (FL 390) (вище тропопаузи).

VII. Мінімуми виконання польотів

1. Мінімуми встановлюються для аеродрому (вертодрому, ЗПМ), типу ПС, командира ПС.

2. Основними параметрами при встановленні мінімумів виконання польотів є:

абсолютна висота прийняття рішення (далі – DA) або відносна висота прийняття рішення (далі – DH);

мінімальна абсолютна висота зниження (далі – MDA) або мінімальна відносна висота зниження (далі – MDH);

висота нижньої межі хмар (вертикальна видимість);

видимість.

3. У кожному конкретному випадку значення мінімуму для зльоту або посадки визначається, виходячи з найбільших із значень вертикальних та горизонтальних складових мінімуму аеродрому (вертодрому, ЗПМ) (експлуатаційного), типу ПС, командира ПС.

4. Порядок встановлення та застосування мінімумів для цивільної та державної авіації визначаються Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації відповідно.

VIII. Дотримання правил польотів

1. Керування ПС як у польоті, так і на робочій площі здійснюється відповідно до розділу IX цих Авіаційних правил, а в польоті, крім того, відповідно до:

1) правил візуальних польотів; або

2) правил польотів за приладами.

2. Порядок надання обслуговування повітряного руху для польотів за ПВП та ППП у класифікованому повітряному просторі ОНР визначається Державіаслужбою у галузі цивільної авіації.

Порядок управління повітряним рухом для забезпечення польотів повітряних суден державної авіації за ПВП та ППП визначається Міноборони у галузі державної авіації.

3. Політ за ППП у візуальних метеорологічних умовах може виконуватися або за рішенням командира ПС, або за вказівкою відповідного органу ОНР (відомчого органу УНР).

4. Командир ПС відповідає за керування ПС відповідно до вимог цих Авіаційних правил.

5. У разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу безпеці польотів та життю людей, командир ПС негайно вживає всіх можливих заходів з ліквідації загрози на борту ПС. Він може відступати від вимог цих Авіаційних правил з негайним повідомленням про прийняте рішення органу ОНР (УНР), з яким здійснює радіозв'язок.

Органи ОНР (УНР) зобов'язані здійснити всі можливі заходи для надання допомоги екіпажу та забезпечення безпеки польотів.

6. До початку польоту командир ПС повинен ознайомитись з усією наявною інформацією, яка стосується запланованого польоту. Передпольотна підготовка до польоту за межі аеродромного кола польотів 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.

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

ІХ. Загальні правила

1. Захист людей та майна

1. Керування ПС повинно здійснюватися без ознак халатності чи безвідповідальності, які створюють загрозу для життя або збереження майна інших людей.

2. Польоти ПС не виконуються над населеними пунктами або над скупченнями людей на відкритому повітрі на такій висоті, що не забезпечує виконання посадки без загрози населенню або майну на землі під час виникнення надзвичайних обставин, крім випадків виконання зльоту або посадки, або за винятком тих випадків, коли на це видається відповідний дозвіл Державіаслужбою або Генеральним штабом ЗС України.

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

З метою виключення можливості зіткнення ПС під час польоту за ППП з земною поверхнею або перешкодою для кожного етапу польоту встановлюються значення мінімальних висот.

Розрахунок мінімальних висот для всіх етапів польоту за ППП виконується відповідно до критеріїв документа ІСАО Doc 8168 та публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

Порядок встановлення мінімальних висот польоту в межах спеціально встановлених зон, небезпечних зон та зон обмежень польотів для провадження діяльності державної авіації визначається Міноборони.

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 метрів (10000 футів).

Система вертикального ешелонування встановлюється відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО, таблицю крейсерських ешелонів польоту у повітряному просторі України наведено в Додатку 2 до цих Авіаційних правил.

4. Будь-що скидати або розприскувати з повітряних суден під час польоту забороняється, крім випадків, коли це здійснюється згідно з Авіаційними правилами у галузі цивільної авіації або вимогами Міноборони у галузі державної авіації, та відповідно до наданої інформації, рекомендацій та/або дозволу відповідного органу ОНР (відомчого органу УНР).

5. Буксирування ПС іншого ПС або будь-якого предмета під час здійснення польоту не виконується, крім випадків, коли буксирування здійснюється згідно з Авіаційними правилами у галузі цивільної авіації або вимогами Міноборони у галузі державної авіації, та відповідно до наданої інформації, рекомендацій та/або дозволу відповідного органу ОНР (відомчого органу УНР).

6. Спуск з парашутом, крім аварійного спуску, не виконується, крім випадків, коли спуск з парашутом здійснюється згідно з Авіаційними

правилами у галузі цивільної авіації або вимогами Міноборони у галузі державної авіації, та відповідно до наданої інформації, рекомендацій та/або дозволу відповідного органу ОНР (відомчого органу УНР).

7. Пілотажні польоти (пілотаж) не виконуються, крім випадків, коли пілотажні польоти (пілотаж) здійснюються згідно з Авіаційними правилами у галузі цивільної авіації або вимогами Міноборони у галузі державної авіації, та відповідно до наданої інформації, рекомендацій та/або дозволу відповідного органу ОНР (відомчого органу УНР).

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 ОНР (у межах зон/районів відповідальності відомчого органу УНР) виконуються відповідно до вимог цих Правил та згідно умов використання повітряного простору, наданих відповідними органами ОЦВС.

1) умови, що передбачають виконання групових польотів:

група виконує політ як одне ПС з точки зору навігації і повідомлень про місцезнаходження, а також вказівок від органів ОНР (УНР);

за забезпечення ешелонування між ПС в польоті відповідають командир ведучого ПС і командири інших ПС групи. Забезпечення ешелонування між ПС включає усі етапи польоту групи: зліт та посадку, перехідні періоди, коли ПС маневрують для заняття свого місця в групі та під час розпуску, а також протягом усього польоту за маршрутом;

при кожному встановленні первинного контакту на новій частоті, ведучий групи повідомляє орган ОНР (відомчий орган УНР) про те, що це груповий політ та кількості повітряних суден, з яких складається група;

у випадку, якщо передбачається виконання групового польоту двома або більше групами повітряних суден з дистанцією між ними нижче мінімального

інтервалу ешелонування, ведучі цих груп відповідають за дотримання безпечної дистанції ешелонування між їх окремими групами;

2) в стандартній групі ПС кожне ПС/елемент цієї групи повинні перебувати в межах 1 морської милі по горизонталі та 100 футів по вертикалі від ведучого групи.

В стандартній групі ПС тільки ведуче ПС (ведучий групи) повинно використовувати бортовий прийомовідповідач відповідно до вказівки органу ОНР (УНР) та бортову систему попередження зіткнень (ACAS) (за умови обладнання ним ПС);

3) ПС/елементи групового польоту, що знаходяться поза горизонтальними та/або вертикальними межами визначеними для стандартної групи, вважаються нестандартною групою повітряних суден.

У такому випадку, кожне ведуче ПС елементу групи, або, якщо в елементі групи перевищено межі для стандартної групи, кожне окреме ПС групи, повинні використовувати бортовий прийомовідповідач відповідно до вказівки органу ОНР (УНР);

4) побудова групи ПС під час контрольованого польоту передбачає:

перед вильотом групи ведучий повинен запросити у відповідного органу ОНР (УНР) дозвіл та узгодити порядок вильоту та побудови своєї групи з відповідним органом ОНР (УНР) відповідно до визначених умов ВПП;

у випадку здійснення побудови групи ПС під управлінням органа ОНР (УНР), орган ОНР (УНР) застосовує стандартні критерії ешелонування між окремими ПС, що бажають приєднатися до групи, до тих пір, поки ведучий групи не прийме на себе відповідальність за дотримання безпечної дистанції між відповідними ПС;

ведучий групи, як тільки він зможе безпечно це зробити, повинен доповісти органу ОНР (УНР) про взяття на себе відповідальності за дотримання

безпечної дистанції між своїм ПС, тими ПС, що утворюють групу, та тим ПС, що приєднується до групи, та, відразу ж після цього орган ОПР (УПР) передає ведучому групи відповідальність за ПС, що приєднується до групи;

5) розпуск групи ПС під час контрольованого польоту передбачає:

за виключенням непередбачуваних випадків розпуск групи здійснюється відповідно до визначених умов ВПП та з дозволу відповідного органу ОПР (УПР);

перед запланованим розпуском групи ведучий групи повинен повідомити орган ОПР (УПР) як буде розпускатись група на окремі ПС або елементи, а також про заплановану послідовність розпуску групи;

ПС/елементи повинні отримати коди прийомовідповідача від органу ОПР (УПР);

орган ОПР (УПР) приймає відповідальність за ешелонування між ПС/елементами, що виконують розпуск групи, лише після того, як між ними буде досягнуто встановлене мінімально безпечне ешелонування. До цього моменту відповідальність за дотримання достатньо безпечної дистанції несе командир кожного ПС /ведучий елементу;

б) Порядок дій при втраті ведучого веденим передбачає:

в усіх випадках втрати ведучого, веденому, для забезпечення безпеки польоту негайно встановити безпечні дистанції та інтервали між ПС, щоб уникнути потенційного зіткнення у повітрі;

командир екіпажу веденого ПС при втраті візуального/ іншого контакту з передуючим ПС або у випадку неспроможності триматися в групі з інших причин повинен негайно:

доповісти ведучому групи;

виконати встановлені процедури, відповідно до свого польотного положення у групі;

за необхідності перейти до польоту за приладами;

відновити власну навігацію.

З метою попередження порушення мінімально встановленого ешелонування між групою та іншим повітряним рухом:

ведучий групи передає сигнал «ЛИХО» та якнайшвидше повідомляє про це відповідний орган ОНР (УНР);

командир екіпажу, який втратив ведучого, як тільки можливо, встановлює код бортового прийомовідповідача згідно вказівки відповідного органу ОНР (УНР);

7) порядок виконання групових польотів цивільної та державної авіації та надання ОНР (УНР) визначаються Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації.

9. Дистанційно кероване ПС експлуатується таким чином, щоб звести до мінімуму небезпеку для осіб, майна та інших ПС та відповідно до умов наведених у Додаванні 4 до Додатку 2 Чиказької конвенції.

10. Безпілотний некерований аеростат повинен експлуатуватися таким чином, щоб звести до мінімуму небезпеку для людей, майна або іншого ПС та з дотриманням умов, наведених у Додаванні 5 до Додатку 2 Чиказької конвенції.

11. ПС не повинні виконувати польоти в межах заборон та обмежень використання повітряного простору України, інформація про які була належним чином опублікована, крім польотів, що виконуються відповідно до умов обмежень або з дозволу Державіаслужби для повітряних суден цивільної або Міноборони для повітряних суден державної авіації, в порядку, визначеному Положенням про використання повітряного простору України.

Польоти у межах спеціально встановлених зон та за спеціально встановленими маршрутами виконуються відповідно до операційних процедур,

що стосуються відповідної зони (маршруту) та згідно з вимогами, визначеними Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації.

У межах спеціально встановлених зон та за спеціально встановленими маршрутами відповідальність за ешелонування (дотримання безпечної дистанції) між усіма задіяними ПС, покладається на відомчий орган УПР (відповідний орган ОПР), що здійснює УПР (ОПР) у межах цієї зони (на маршруті) або на ведучого групи та кожного командира ПС групи.

12. Польоти ПС над населеними пунктами на надзвуковій швидкості виконуються на рівні не нижче ніж 11000 метрів.

13. Польоти ПС нижче висоти 3050 метрів (10 000 футів) над середнім рівнем моря (AMSL) у повітряному просторі класу С (за ПВП) та повітряному просторі класів D, E, F, G (за ППП/ПВП) виконуються з приладовою швидкістю не більше 465 км/год (250 вузлів) за винятком випадків, при яких:

1) технічні особливості ПС вимагають витримування більшої швидкості для безпечної його експлуатації та відповідним органом ОПР (УПР) надано дозвіл на використання більшої швидкості відповідно до визначених умов використання повітряного простору;

2) польоти здійснюються у межах спеціально встановлених зон та маршрутів.

2. Запобігання зіткнень

1. Екіпаж ПС повинен бути уважним з метою виявлення небезпеки зіткнення незалежно від типу польоту або класу повітряного простору, в якому виконується політ ПС, та під час пересування в зоні маневрування аеродрому.

Командир ПС відповідає за виконання найбільш ефективного маневру щодо запобігання зіткненню відповідно до рекомендацій з уникнення зіткнення, отриманих від бортової системи попередження зіткнень (ACAS).

У разі протиріччя між рекомендаціями з уникнення зіткнення, отриманих від ACAS та вказівками органу ОПП (відомчого органу УПР) - екіпажем виконуються рекомендації, отримані від ACAS.

2. ПС не повинно зближуватися з іншим ПС таким чином, щоб створювати небезпеку зіткнення.

3. ПС, яке має право першочерговості перед іншим ПС для забезпечення безпеки розходження, повинне зберігати свій курс та швидкість.

Екіпаж ПС, яке відповідно до наступних вимог цих Авіаційних правил зобов'язане звільнити шлях іншому ПС, повинен уникати прольоту вище, нижче або попереду іншого ПС. Це правило не поширюється, коли ПС знаходиться на безпечній відстані від іншого ПС і екіпаж враховує вплив турбулентності сліду.

4. Право першочерговості повинно надаватися:

1) ПС, яке змушене здійснити посадку з огляду на фактори, що впливають на безпеку польоту (відмова двигуна, малий залишок пального тощо);

2) санітарному ПС або ПС, на борту якого перебувають хворі та серйозно поранені особи, які потребують негайної медичної допомоги;

3) ПС, яке задіяне у пошукових та рятувальних операціях;

4) в інших випадках, передбачених Державіаслужбою стосовно ПС цивільної авіації та Міноборони стосовно ПС державної авіації.

5. У випадку ненавмисного зближення двох ПС на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічних, та якщо при цьому існує загроза зіткнення, пілот кожного ПС повинен відвернути своє ПС вправо для їх розходження лівими бортами.

6. При зближенні двох ПС на курсах, що сходяться та знаходяться приблизно на одному рівні, ПС, справа від якого знаходиться інше ПС, звільняє йому шлях, крім випадків, коли:

ПС, яке важче за повітря і приводиться в рух силовою установкою, звільняє шлях дирижаблям, планерам і аеростатам;

дирижаблі звільняють шлях планерам і аеростатам;

планери звільняють шлях аеростатам;

ПС, що приводиться у рух силовою установкою, звільняє шлях ПС, які буксирують інші ПС або будь-які предмети.

7. ПС, що здійснює обгін вважається таке ПС, яке наближається до іншого ПС з боку хвостової частини по лінії, що утворює кут менше 70 град. до площини симетрії останнього, тобто воно знаходиться у такому положенні по відношенню до ПС, що здійснює обгін, коли в нічний час з нього неможливо розрізнити ні один з лівих або правих аеронавігаційних вогнів ПС, що обганяє.

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

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

8. ПС, що перебуває в польоті або рухається по землі чи воді, звільняє шлях ПС, що виконують посадку або знаходяться на кінцевому етапі заходження на посадку.

У випадку, коли два або декілька ПС, важчих за повітря, наближаються до аеродрому для виконання посадки, ПС, що знаходиться на більш високому рівні, звільняє шлях ПС, що знаходиться на більш низькому рівні. ПС, що знаходиться нижче, не користується цим правилом для того, щоб перетинати шлях ПС, яке знаходиться на кінцевому етапі (сегменті) заходження на посадку, або для його обгону.

Командир ПС, якому відомо, що інше ПС виконує аварійну посадку, зобов'язаний поступитися йому шляхом.

9. ПС, яке рулює в зоні маневрування, повинне звільнити шлях ПС, що виконують зліт або готуються злітати.

10. У випадку небезпеки зіткнення між двома ПС, що виконують рулювання в зоні маневрування, застосовуються такі правила:

при зближенні двох ПС на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічного, кожне ПС зупиняється та, у разі можливості, відвертає вправо, дотримуючись безпечного інтервалу;

при зближенні двох ПС на курсах, що сходяться, ПС, справа від якого знаходиться інше ПС, повинне поступитися шляхом;

ПС, що обганяється іншим ПС, користується правом першочерговості, а ПС, що обганяє, повинне витримувати безпечний інтервал;

командир ПС, яке здійснює руління в зоні маневрування, повинен зупинитися й чекати в усіх місцях чекання біля злітно-посадкової смуги, якщо немає іншого дозволу від АДВ (відомчого органу УПР);

командир ПС, яке здійснює руління в зоні маневрування, повинен зупинитися й чекати на всіх обмежуючих лініях «СТОП», де ввімкнені вогні, і може продовжувати рух лише після вимкнення цих вогнів.

3. Бортові вогні ПС

1. Технічні характеристики бортових вогнів, які встановлюються на ПС, та технічні умови до них визначаються Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації.

2. ПС 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.

3. Крім випадків, визначених пунктом 7 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил, у період між заходом і сходом сонця або в інший період, визначений Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації, на всіх ПС, що знаходяться в польоті, повинні вмикатись наступні вогні:

1) вогні попередження зіткнення, що призначені для притягнення уваги до ПС та;

2) аеронавігаційні вогні, які призначені для вказівки спостерігачу відносної траєкторії польоту ПС, та не вмикаються інші вогні, якщо вони можуть бути помилково прийняті за вказані вогні.

Вогні, що призначені для інших цілей, наприклад посадкові фари і вогні направлено освітлення планеру, можуть використовуватися разом із вогнями попередження зіткнення, для підвищення помітності ПС.

4. Крім випадків визначених пунктом 7 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил, у період між заходом і сходом сонця або в інший період визначений Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації:

1) на всіх ПС, що рухаються в зоні аеродромного руху (на робочій площі), повинні бути ввімкнені аеронавігаційні вогні, що призначені для вказівки спостерігачу відносної траєкторії руху ПС, та не вмикаються інші вогні, якщо вони помилково можуть бути прийняті за вказані вогні;

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

3) на всіх ПС, що експлуатуються в зоні аеродромного руху (на робочій площі), вмикаються вогні, що призначені для притягнення уваги до ПС; та

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

5. Крім випадків, визначених пунктом 7 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил, на всіх ПС, що знаходяться в польоті, та обладнаних вогнями попередження зіткнення, з метою виконання вимог підпункту 1 пункту 3 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил, ці вогні вмикаються також поза періодом, зазначеним у пункті 3 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил.

6. Крім випадків, визначених пунктом 7 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил, на всіх ПС:

1) які експлуатуються в зоні аеродромного руху (на робочій площі) та обладнані вогнями попередження зіткнення з метою виконання вимог підпункту 3 пункту 4 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил, або;

2) які знаходяться в зоні аеродромного руху (на робочій площі), та обладнані вогнями з метою виконання вимог підпункту 4 пункту 4 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил,

зазначені вогні вмикаються також поза періодом, зазначеного у пункті 4 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил.

7. Командир ПС має право вимкнути або зменшити інтенсивність будь - яких пробліскових вогнів, встановлених згідно з вимогами пунктів 3 – 6 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил, якщо вони:

1) негативно впливають або можуть негативно вплинути на задовільне виконання його обов'язків або;

2) викликають або можуть викликати небезпечне осліплення зовнішнього спостерігача;

3) якщо під час польоту не передбачається їх використання відповідно до пункту 9 глави 3 розділу IX цих Авіаційних правил.

8. Між заходом і сходом сонця на всіх ПС, що перебувають на воді, включаються бортові вогні, передбачені Міжнародними правилами попередження зіткнень на морі 1972 року, за винятком випадків, коли зробити це неможливо. У таких випадках на ПС встановлюються бортові вогні, які за своїми характеристиками та місцем розташування максимально відповідають бортовим вогням, передбаченим Міжнародними правилами.

9. Порядок використання бортових вогнів під час виконання бойових (спеціальних) польотів та/або польотів на виконання завдань в інтересах державної безпеки та оборони встановлюється Міноборони у галузі державної авіації.

4. Навчальні польоти за приладами

1. ПС не виконує навчальні польоти за приладами:

1) якщо на ПС не встановлене повністю справне спарене керування.

2) якщо кваліфікований пілот не займає робочого місця, щоб діяти в якості страхуючого пілота по відношенню до особи, яка виконує навчальний політ за приладами.

Стражуючий пілот повинен мати достатній огляд спереду та з кожного боку ПС, або на борту цього ПС повинен знаходитися компетентний спостерігач, який має зв'язок з страхуючим пілотом та який займає таке місце, на якому його сектор огляду доповнює сектор огляду страхуючого пілота.

Навчальні польоти ПС державної авіації виконуються відповідно до вимог НПА Міноборони.

5. Операції на аеродромі та навколо аеродрому

1. Екіпаж ПС, що виконує ту чи іншу операцію на аеродромі або навколо аеродрому, незалежно від того, чи знаходиться ПС в зоні аеродромного руху, чи ні, зобов'язаний:

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

2) дотримуватися встановленої схеми руху на аеродромі та в зоні аеродромного руху;

3) уникати схеми руху на аеродромі та в зоні аеродромного руху, що використовується іншими ПС при відсутності достатніх безпечних інтервалів та дистанцій;

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

5) виконувати посадку і зліт проти вітру, якщо умови безпеки, розташування ЗПС або повітряна обстановка не вказують на доцільність вибору іншого напрямку.

6. Операції на воді

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

1) при зближенні на курсах, що сходяться, командир ПС, справа від якого рухається інше повітряне або надводне судно, поступається шляхом для забезпечення безпечного інтервалу між ними;

2) при зближенні на зустрічних курсах командир ПС, 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;

3) при обгоні ПС або надводне судно, що обганяється, має право першочерговості, а ПС, що обганяє, повинне змінити курс для забезпечення безпечного інтервалу;

4) під час посадки та зльоту ПС, що виконують посадку на воду або зліт з води, повинні забезпечити безпечний інтервал від будь-яких надводних суден і не створювати перешкод їх руху.

7. План польоту

1. Інформація щодо запланованого польоту або частини польоту, яка направляється до органу ОПП (УПП), повинна подаватися у форматі плану польоту.

2. План польоту повинен бути поданий до початку:

1) будь - якого польоту або його частини для того, щоб він був забезпечений диспетчерським ОПП;

2) будь-якого польоту або його частини, що виконується у межах аеродромних зон і районів УПП відомчих органів УПП;

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

4) польоту, що виконується в зоні з особливим режимом використання повітряного простору;

5) польоту з перетином державного кордону України.

3. За відсутності повторюваного плану польоту план польоту подається перед вильотом до пункту збору донесень щодо ОНР, іншому відповідному органу ОНР (УНР), а під час польоту – органу ОНР (УНР), з яким екіпаж ПС підтримує зв'язок.

4. План польоту, якому потрібне диспетчерське обслуговування, або політ буде виконуватись у межах аеродромних зон і районів УНР відомчих органів УНР 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 ОНР (УНР) було не пізніше ніж за 10 хвилин до розрахункового часу прибуття ПС:

1) до запланованої основної точки входу у диспетчерський район, зону або;

2) до запланованої основної точки входу у аеродромну зону, район УНР відомчих органів УНР;

3) в точку перетину маршруту ОНР.

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.

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

1) пізнавальний індекс ПС;

2) правила польоту та тип польоту;

3) кількість, тип(и) ПС та категорія турбулентності сліду;

4) устаткування;

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

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

7) крейсерська швидкість (швидкості);

8) крейсерський рівень (рівні);

9) маршрут польоту;

10) аеродром призначення і загальний розрахунковий закінчений час;

11) запасний аеродром (аеродроми);

12) запас палива;

13) загальна кількість осіб на борту;

14) аварійно-рятувальне устаткування;

15) інша інформація.

Термін "аеродром", який використовується у форматі плану польоту, означає також вертодром або ЗПМ, які можуть використовуватися ПС певних типів, наприклад вертольотами або аеростатами.

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.

7. Про всі зміни у плані польоту, поданому для виконання контрольованого польоту за ППП або ПВП, екіпаж повинен якнайшвидше повідомити відповідний орган ОНР (УНР).

Для інших польотів за ПВП до органу ОНР (УНР) 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.

8. Доповідь про прибуття ПС здійснюється особисто екіпажем ПС, на яке подавався план польоту, відповідному органу ОНР (УНР) аеродрому призначення відразу після посадки каналами радіотелефонного зв'язку або каналом лінії передачі даних.

У випадку, коли план польоту був представлений тільки щодо частини польоту, що не містить решту польоту до аеродрому призначення, він закривається шляхом надання доповіді відповідному органу ОНР (УНР).

У випадку відсутності на аеродромі прибуття органу ОНР (УНР) доповідь про прибуття ПС екіпаж здійснює після посадки найближчому органу ОНР (УНР) 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 ПС зобов'язаний безпосередньо перед посадкою ПС передати відповідному органу ОПР (УПР) повідомлення, аналогічне доповіді про прибуття. Таке повідомлення передається найближчому органу ОПР (УПР), в зоні відповідальності якого він знаходиться.

9. Доповідь про прибуття ПС повинна містити такі елементи інформації:

- 1) пізнавальний індекс ПС;
- 2) аеродром вильоту;
- 3) аеродром призначення (тільки у випадку посадки на запасному аеродромі);
- 4) аеродром прибуття;
- 5) час прибуття.

8. Сигнали

1. При спостереженні або отриманні будь-якого сигналу, значення яких наведені у Додаванні 1 до Додатку 2 Чиказької конвенції, командир ПС повинен виконати відповідні дії щодо тлумачення зазначених сигналів.

2. Особа, яка подає сигнали, відповідає за точну та достовірну подачу ПС стандартних сигналів.

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.

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.

9. Час

1. Передбачається використання скоординованого всесвітнього часу, який виражається в годинах і хвилинах, а за необхідності, - й у секундах, починаючи з опівночі, у двадцяти чотирьох годинах доби.

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

3. Інформація про точний час під час такої перевірки надходить, як правило, від органу ОПП (УПР).

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

10. Диспетчерське обслуговування повітряного руху

(управління повітряним рухом)

1. Диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УПР) 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 (відомчого органу УПР).

План польоту може охоплювати тільки частину польоту при потребі для опису тієї частини або тих маневрів, що пов'язані з ОПР (УПР). Диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УПР) може охоплювати тільки частину поточного плану польоту. У цьому разі вказується межа диспетчерського дозволу (дозволу відомчого органу УПР) або диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УПР) надається на виконання конкретних маневрів таких, як рулювання, посадка або зліт.

Якщо диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УПР) не задовольняє командира ПС, він може зробити запит та одержати змінений диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УПР).

2. У разі, якщо командир ПС запитує диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УПР), який стосується черговості дій, він подає запит відповідному органу ОПР (УПР) з обґрунтуванням потреби в зміні черговості дій.

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

4. ПС на контрольованому аеродромі та на аеродромі державної авіації не починає руху в зоні маневрування без дозволу відповідного органу ОПР (УПР) і виконує всі вказівки органу ОПР (відомчого органу УПР).

5. За винятком випадків, що передбачені у пунктах 8 та 10 глави 10 розділу IX цих Авіаційних правил, екіпаж ПС 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 (дозволу відомчого органу УПР), або якщо не виникла аварійна ситуація, що вимагає негайних дій з боку екіпажу ПС.

У випадку виникнення аварійної ситуації, що вимагає негайних дій з боку екіпажу ПС, екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОПР (відомчий орган УПР) про розпочаті дії, які були виконані у зв'язку з аварійною ситуацією.

6. За відсутності інших диспетчерських дозволів (дозволів органів УПР) контрольовані польоти, по змозі, виконуються:

1) за встановленими маршрутами ОПР уздовж визначеної осьової лінії цього маршруту;

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

Про недотримання цих вимог екіпаж повинен повідомити відповідний орган ОПР (УПР), з яким він підтримує зв'язок.

7. З урахуванням вимог, викладених у пункті 6 глави 10 розділу IX цих Авіаційних правил, ПС, що виконує політ за маршрутом ОПР, обумовленим всебічно направлених радіомаяків дуже високої частоти, переключається для одержання основної навігаційної інформації з аеронавігаційного засобу, що знаходиться позаду ПС, на аеронавігаційний засіб, що знаходиться попереду, у точці переключення, якщо вона встановлена, або якомога ближче до неї.

8. У випадку, якщо під час контрольованого польоту має місце ненавмисне відхилення від поточного плану польоту, командир ПС розпочинає такі дії:

1) якщо ПС відхилилося від лінії шляху, починаються дії для коригування курсу ПС з метою якнайшвидшого повернення на лінію заданого шляху;

2) якщо середнє значення дійсної повітряної швидкості на крейсерському ешелоні між двома основними точками 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 ОПР (УПР);

3) якщо виявиться, що розрахунок часу прольоту наступної запланованої основної точки, 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 ОПР (УПР) якнайшвидше інформується про переглянутий розрахунковий час.

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

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

2) при зміні маршруту:

якщо аеродром призначення не змінюється - пізнавальний індекс ПС, 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 аеродром призначення змінений - пізнавальний індекс ПС, 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.

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

1) запитує відповідний орган ОНР (УНР) про зміну дозволу, який дає змогу ПС продовжувати політ у візуальних метеорологічних умовах до аеродрому призначення чи до запасного аеродрому або залишити повітряний простір, у межах якого потрібний диспетчерський дозвіл (дозвіл відомчого органу УНР); або

2) якщо не може бути отриманий дозвіл відповідно до підпункту 1 пункту 10 глави 10 розділу IX цих Авіаційних правил, ПС продовжує політ у візуальних метеорологічних умовах і повідомляє відповідний орган ОНР (УНР) про прийняте рішення (покинути відповідний повітряний простір або виконати посадку на найближчому придатному для цього аеродромі); або

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

4) запитує дозвіл на виконання польоту відповідно до ППП.

11. Екіпаж ПС, що виконує контрольований політ, повідомляє відповідному органу ОНР (УНР) про час і висоту прольоту кожної з установлених основних точок разом з наданням іншої необхідної інформації, якщо диспетчерським дозволом (дозволом відомчого органу УНР) не передбачено інших умов. Повідомлення про місцезнаходження ПС також передаються при прольоті додаткових основних точок за запитом відповідного органу ОНР (УНР). За відсутності встановлених основних точок повідомлення про місцезнаходження передаються екіпажем ПС через визначені проміжки часу, які встановлені відповідним органом ОНР (УНР).

12. Екіпажі повітряних суден, що виконують контрольовані польоти та надають інформацію про місцезнаходження органу ОНР (УНР) лінією передачі даних, надають мовні повідомлення про місцезнаходження тільки на запит відповідного органу ОНР.

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

13. Під час групового польоту при встановленні первинного контакту на новій частоті, ведучий групи повинен також повідомити орган ОНР (УНР) про те, що це груповий політ та про кількість ПС, з яких складається група.

14. Припинення диспетчерського обслуговування (управління повітряним рухом).

Екіпаж ПС, яке виконує контрольований політ, крім випадків посадки на контрольований аеродром або на аеродром державної авіації, повинен повідомити відповідний диспетчерський орган (відомчий орган УНР) про відсутність потреби у диспетчерському обслуговуванні (управлінні повітряним рухом).

11. Зв'язок

1. Екіпаж ПС, яке виконує контрольований політ, повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку "повітря - земля" відповідного диспетчерського органу ОПР (відомчого органу УПР) та, за необхідності, встановлює з ним двосторонній радіозв'язок, за винятком випадків коли інше вимагається відповідним органом ОПР щодо ПС, які є складовою частиною аеродромного руху контрольованих аеродромів.

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.

2. Радіозв'язок вважається втраченим, якщо протягом 5 хвилин при використанні всіх наявних каналів радіозв'язку на неодноразові виклики по кожному з них екіпаж або орган ОПР (УПР) не відповідає.

У разі відмови зв'язку екіпаж ПС повинен дотримуватися порядку дій, який установлений на випадок відмови зв'язку, наведений нижче. Екіпаж повинен використовувати всі наявні на ПС засоби для відновлення зв'язку з диспетчерським органом ОПР (органом УПР).

Екіпаж ПС, яке складає частину аеродромного руху на контрольованому аеродромі та аеродромі держаної авіації, повинен слідкувати за такими вказівками, які можуть передаватися шляхом подачі візуальних сигналів.

3. Якщо під час виконання польоту відмова зв'язку сталася у візуальних метеорологічних умовах, екіпаж ПС повинен:

1) встановити код прийомовідповідача 7600 або ввімкнути сигнал «Лихо»;

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

3) якщо вважається доцільним, перейти на політ за ППП та діяти відповідно до пункту 4 глави 11 розділу IX цих Авіаційних правил.

4. Якщо екіпаж ПС, яке виконує політ за ППП, втратив зв'язок в приладових метеорологічних умовах або у випадку, коли екіпаж ПС вважає недоцільним завершити політ згідно з вимогами підпункту 2 пункту 3 глави 11 розділу IX цих Авіаційних правил, екіпаж повинен:

1) встановити код прийомовідповідача 7600 або ввімкнути сигнал «Лихо»;

2) витримувати протягом семи хвилин останню дозволена швидкість та рівень польоту або мінімальну абсолютну висоту польоту, якщо вона вище.

Відлік семихвилинного часу починається:

з часу заняття останнього дозволеного рівня або мінімальної абсолютної висоти польоту, або;

з часу, коли екіпаж встановлює код прийомовідповідача 7600 або вмикає сигнал «Лихо», або;

з часу, коли екіпаж не доповів про своє місцезнаходження над пунктом обов'язкової передачі донесень

залежно від того, що настає пізніше;

3) після витримування 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;

4) у тому випадку, коли ПС наводиться за радіолокатором або за вказівкою органу УПР зміщення з використанням RNAV без встановленого обмеження, 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 наступній основній точці;

5) продовжувати політ за маршрутом згідно з поточним планом польоту у напрямку відповідного визначеного навігаційного засобу, або контрольної точки що обслуговують аеродром призначення та, за необхідності, дотримання вимог підпункту 6 пункту 4 глави 11 розділу IX цих Авіаційних правил здійснювати маневр очікування над цим засобом або контрольною точкою до початку зниження;

6) розпочати зниження від зазначеного навігаційного засобу або контрольної точки, згаданих у підпункті 5 пункту 4 глави 11 розділу IX цих Авіаційних правил в точно очікуваний час заходу на посадку, який був отриманий та підтверджений під час останнього сеансу зв'язку, або, за можливості, 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;

7) виконати процедуру заходу на посадку за приладами, встановлену для цього навігаційного засобу або контрольної точки;

8) виконати посадку за можливості протягом 30 хвилин після розрахункового часу прибуття або підтвердженого в останньому повідомленні очікуваного часу заходу на посадку залежно від того, що наступить пізніше.

Якщо з метеорологічних умов командир ПС не зміг здійснити посадку на аеродромі призначення, прямування на запасний аеродром здійснюється не нижче мінімальної висоти або на спеціально встановлених для польотів без радіозв'язку ешелонах польоту 4550 метрів (FL 150) або 4250 метрів (FL 140), у залежності від напрямку польоту.

5. Надання диспетчерського ОПП (УПП) іншим ПС, які виконують польоти у повітряному просторі, зазначеному в пункті 4 глави 11 розділу IX, здійснюється з урахуванням умов, що екіпажі ПС, на яких має місце відмова радіозв'язку, будуть діяти відповідно до цих Авіаційних правил.

12. Незаконне втручання

1. Екіпаж ПС, яке стало об'єктом незаконного втручання, повинен розпочати спробу повідомити орган ОПП (відомчий орган УПП) про факт втручання та пов'язані з ним обставини і будь-які відхилення від поточного плану польоту, викликані цими обставинами. Орган ОПП (відомчий орган УПП) повинен забезпечити першочерговість дій відносно цього ПС і звести до мінімуму можливість конфліктних ситуацій між ним та іншими ПС.

Послідовність дій командира ПС, яке стало об'єктом незаконного втручання, визначено у Доповненні В до Додатку 2 Чиказької конвенції.

Послідовність дій екіпажу, які починаються на борту ПС, що стало об'єктом незаконного втручання, визначається Державіаслужбою у галузі цивільної та Міноборони у галузі державної авіації.

2. Командир ПС, 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 ПС не вимагає іншого.

13. Перехоплення

1. Порядок перехоплення повітряних суден визначається Міноборони, який розробляється згідно з вимогами статті 3 d) Чиказької конвенції та цих Правил.

Примітка. Термін перехоплення в данному контексті не передбачає перехоплення та супроводження, які виконуються за запитом ПС які терплять лихо.

2. Командир державного ПС, яке здійснює перехоплення, повинен дотримуватися візуальних сигналів та вимог, зазначених у Додаваннях 1 та 2, а також Доповненні А до Додатку 2 Чиказької Конвенції.

3. Командир цивільного ПС, яке перехоплюється, повинен дотримуватися вимог, зазначених у Додаванні 2 та Доповненні А до Додатку 2 Чиказької Конвенції, інтерпретуючи сенс візуальних сигналів та відповідати на них відповідно до вимог, зазначених у Додаванні 1 до Додатку 2 Чиказької Конвенції.

14. Мінімальні значення видимості та відстані до хмар у візуальних метеорологічних умовах

Мінімальні значення видимості та відстані до хмар у візуальних метеорологічних умовах, наведені у Додатку 3 цих Авіаційних правил.

15. Визначення аеронавігаційного запасу палива

1. Для цивільних повітряних суден.

На кожному цивільному ПС, кількість палива та масла на борту має бути достатньою для безпечного здійснення запланованого польоту з урахуванням метеорологічних умов, будь-яких факторів, які впливають на льотно-технічні характеристики літака, та будь-яких затримок, які очікуються в польоті. Крім того, на борту має бути забезпечений резерв палива. За необхідності, має бути встановлено порядок витрачання палива в польоті.

Аеронавігаційний запас палива не може бути менше зазначеного в керівництві з льотної експлуатації даного типу ПС.

Кінцеве рішення стосовно кількості аеронавігаційного запасу палива приймає КПС залежно від аеронавігаційної, метеорологічної обстановки за маршрутом польоту, на аеродромі/вертодромі (ЗМП) призначення та запасних, а також відстані до аеродрому/вертодрому (ЗМП) призначення та запасних аеродромах/вертодромах (ЗМП).

2. Запас палива на борту державних ПС визначається НПА Міноборони.

Х. Правила візуальних польотів

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 у Додатку 3 цих Авіаційних правил.

2. За винятком наявності дозволу, виданого диспетчерським органом (відомчим органом УПР), зльоти, посадки або вхід в зону аеродромного руху за ПВП не виконуються на аеродромі, який знаходиться в межах диспетчерської зони (зони УПР аеродромів державної авіації) при висоті нижньої межі хмар менше ніж 450 метрів (1500 футів) та видимості біля землі менше ніж 5 кілометрів.

3. Польоти за ПВП в період між заходом та сходом сонця поза гірських районів виконуються за таких умов:

1) видимість біля землі не менше 8 км (для вертольотів не менше 5 км), висота нижньої межі хмар не менше 600 метрів (1800 футів) (для вертольотів не менше 400 метрів (1300футів));

2) мінімальна висота польоту над землею або водною поверхнею не менше 300 метрів (1000 футів) (для вертольотів над землею поверхнею не менше 150 метрів (500 футів), та над водною поверхнею не менше 200 метрів (600 футів));

3) вертикальна відстань до нижньої межі хмар не менше 300 метрів (для вертольотів не менше 100 метрів (300 футів)).

4. Польоти за ПВП в період між заходом та сходом сонця у гірських районах виконуються з метою пошуку та рятування, надання невідкладної медичної допомоги, підготовки до цих польотів, та на ПС, обладнаними СВНБ, за таких умов:

видимість не менше 8 км, висота нижньої межі хмар не менше 800 метрів (2700 футів).

5. Умови виконання польотів державних повітряних суден під час виконання спеціальних завдань та/або підготовки до них визначаються Міноборони.

6. За відсутності відповідного дозволу органу ОПП (відомчого органу УПР) польоти за ПВП не виконуються:

вище ешелону польоту 5950 метрів (FL 195);

на білязвукових та трансзвукових швидкостях.

7. Дозвіл на політ за ПВП не надається в районах вище ешелону 8850 метрів (FL 290), де застосовується скорочений мінімум вертикального ешелонування (RVSM) у 300 метрів (1000 футів).

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

1) над населеними пунктами та над скупченнями людей на відкритому повітрі на відносній висоті менше 300 метрів над найвищою перешкодою у радіусі 600 метрів від ПС;

2) у будь-яких інших районах, крім зазначених у підпункті 1 пункту 8 розділу X цих Правил, на відносній висоті менше 150 метрів над землею або водною поверхнею;

3) менше висоти 300 метрів над землею або водною поверхнею в гірському районі.

9. Якщо немає інших вказівок у диспетчерському дозволі відповідного органу ОПР (відомчого органу УПР), горизонтальні крейсерські польоти за ПВП на висотах вище ніж 900 метрів над землею чи водною поверхнею виконуються на крейсерських рівнях, що відповідають таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України.

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

10. Польоти за ПВП забезпечуються диспетчерським обслуговуванням, коли:

- 1) політ виконується в межах повітряного простору класів В, С та D;
- 2) ПС є частиною аеродромного руху на контрольованому аеродромі;
- 3) виконується спеціальний політ за ПВП.

11. Під час виконання польоту за ПВП у повітряному просторі класів В, С та D, а також в класі G у межах зони з особливим режимом використання повітряного простору України та у межах аеродромної зони польотної інформації (AFIZ) екіпаж ПС повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку «повітря – земля» та за необхідності, надавати органу ОНР інформацію щодо свого місцезнаходження.

12. Під час виконання польоту за ПВП у межах зон та районів УНР аеродромів державної авіації екіпаж ПС повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку «повітря – земля» та за необхідності надавати відомчому органу УНР інформацію щодо свого місцезнаходження.

13. Прийняття рішення на виліт за ПВП

1) Рішення на виліт за правилами ПВП приймає командир ПС на підставі: готовності екіпажу до виконання даного польоту або авіаційних робіт; технічної готовності та придатності ПС до польоту (згідно з вимогами керівництва з виконання польотів експлуатанта та/або керівництва з льотної експлуатації типу ПС);

аналізу метеорологічної обстановки на аеродромах/вертодромах (ЗМП) вильоту, призначення, запасних і за маршрутом польоту та району авіаційних робіт;

інформації про стан аеродромів/вертодромів (ЗМП) вильоту,

призначення, запасних та повітряну обстановку;

поданого плану польоту.

При підготовці до польоту зліт і посадка ПС планується тільки за умов, якщо останні отримані метеорологічні дані показують, що погодні умови на маршруті та на аеродромах/вертодромах (ЗМП) призначення на час прибуття дорівнюють або перевищують відповідні мінімальні експлуатаційні вимоги для польотів за ПВП.

2) Прийняття рішення на виконання польотів за ПВП державних ПС під час виконання спеціальних завдань та/або підготовки до них здійснюється відповідно до НПА Міноборони.

14. Польоти вертольотів над водною поверхнею

1) Польоти за ПВП над водною поверхнею поза видимістю земної поверхні дозволяється виконувати лише за умови, що висота нижньої межі хмар буде вищою за 200 метрів (600 футів) вдень, або 400 метрів (1200 футів) вночі;

2) при виконанні польотів між вертопалубами платформами (майданчиками) в класі повітряного простору G коли частина маршруту польоту над водною поверхнею менше за 10 NM (18,5 км), польоти за ПВП виконуються за метеорологічних умов викладених в додатку 4 цих Авіаційних правил, або кращими;

3) польоти між вертольотними платформами (майданчиками) дозволяється виконувати за умови що середня швидкість вітру на вертопалубі або у координатах припіднятого посадкового майданчика у зоні кінцевого етапу посадки/зльоту (FATO), згідно відповідного фактичного повідомлення, не вища за 31 м/с (60 вузлів).

15. Польоти вертольотів за ПВП які виконують завдання з метою надання невідкладної медичної допомоги (та тренувальних польотів HEMS).

1) Виконання польотів вертольотами з характеристиками класів 1 та 2 повинні виконуватись у відповідності з метеорологічними мінімумами, зазначеними у Додатку 5 цих Авіаційних правил.

2) виконання польотів вертольотами з характеристиками класу 3 повинні виконуватись у відповідності з наступними метеорологічними мінімумами: висота нижньої межі хмар 200 метрів (600 футів) та видимість 1500 метрів. Видимість може знизитись до 800 метрів на короткий час за умови що підтримується візуальний контакт з поверхнею та вертоліт виконує маневри на швидкості, яка дозволяє бачити та обходити перешкоди своєчасно щоб запобігти зіткненню з ними.

16. Екіпаж ПС, який виконує політ за ПВП та має намір перейти на політ за ППП, повинен:

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

2) подати встановленим порядком план польоту відповідному органу ОНР (відомчий орган УНР) та отримати дозвіл до переходу на політ за ППП у контрольованому повітряному просторі (у межах зон та районів УНР аеродромів державної авіації).

XI. Правила польотів за приладами

1. ПС повинні бути обладнані відповідними справними приладами та навігаційним обладнанням, необхідним для виконання польоту за маршрутом.

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

1) у гірських районах на рівні, що перевищує не менше ніж на 600 метрів (2000 футів) найвищу перешкоду, розташовану в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження ПС;

2) у будь-яких інших, крім згаданих у підпункті 1 пункту 2 розділу XI цих Правил, випадках, - на рівні, що перевищує не менше ніж на 300 метрів (1000 футів) найвищу перешкоду, що знаходиться в межах 8 км від розрахункового місцезнаходження ПС.

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

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

1) якщо командир ПС, який вирішив перейти від польоту за ППП до польоту за ПВП, повідомляє відповідний орган ОНР (УНР) про припинення польоту за ППП і про зміни, що вносяться до поточного плану польоту;

2) у разі якщо ПС, 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 ПС не має наміру виконувати політ за ПВП.

4. Польоти за ППП, які виконуються в контрольованому повітряному просторі ОПП, підлягають диспетчерському обслуговуванню.

Польоти за ППП, які виконуються у межах аеродромних зон і районів УПР відомчих органів УПР підлягають контролю відомчих органів УПР.

5. Політ за ППП, що здійснюється у крейсерському режимі польоту в контрольованому повітряному просторі ОПП, 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, крім випадків, коли диспетчерським дозволом або у Збірнику аеронавігаційної інформації України встановлені інші вимоги.

6. Політ за ППП, що здійснюється у крейсерському режимі польоту поза межами контрольованого повітряного простору ОПП, повинен виконуватися на крейсерському рівні, який відповідає лінії шляху відповідно до таблиці крейсерських ешелонів польоту в повітряному просторі України.

7. Зміна рівня польоту в контрольованому повітряному просторі ОПП та у межах зон та районів УПР аеродромів державної авіації здійснюється з дозволу органу ОПП (відомчого органу УПР) за винятком випадків створення загрози безпеки польотів, де командиру ПС надається право самостійно змінювати рівень польоту з негайною доповіддю про це відповідному органу ОПП (УПР).

8. Екіпаж ПС, що виконує політ за ППП поза межами контрольованого повітряного простору ОПР, повинен здійснювати постійне прослуховування робочої частоти відповідного органу ОПР, який надає польотно-інформаційне обслуговування, або відомчого органу УПР - у межах зон та районів УПР аеродромів державної авіації.

При виконанні польоту в межах аеродромної зони польотної інформації (AFIZ) екіпаж ПС повинен здійснювати постійне прослуховування відповідного каналу мовного зв'язку «повітря – земля» та за необхідності надавати органу ОПР інформацію щодо свого місцезнаходження.

9. Під час виконання польоту за ППП поза межами контрольованого повітряного простору ОПР екіпаж ПС повинен надавати повідомлення про місцезнаходження відповідно до вимог пунктів 11 – 13 глави 10 розділу IX цих Авіаційних правил.

ХІІ. Ешелонування

1. Загальні положення

1. З метою забезпечення безпеки виконання польотів у повітряному просторі України встановлюються мінімально допустимі інтервали вертикального та горизонтального ешелонування ПС.

Мінімальні інтервали ешелонування ПС під час обслуговування повітряного руху встановлюються Державіаслужбою у галузі цивільної авіації.

Мінімальні інтервали ешелонування ПС під час управління повітряним рухом встановлюються Міноборони у галузі державної авіації.

2. Мінімальні інтервали ешелонування між ПС, виконуючими польоти як GAT та ПС, виконуючими польоти як OAT, у одному об'ємі повітряного простору, визначаються цими Авіаційними правилами та забезпечується між:

- 1) усіма польотами в повітряному просторі класів А і В;
- 2) польотами за ППП у повітряному просторі класів С, D, Е та у межах аеродромних зон та районів УПР аеродромів державної авіації (АТCZ та АТСА), за винятком випадків, коли ПС, які виконують політ у зазначеному повітряному просторі, крім класу С, у світлий час доби, було надано дозвіл набирати висоту або знижуватися самостійно, забезпечуючи ешелонування у візуальних метеорологічних умовах;
- 3) польотами за ППП та ПВП у повітряному просторі класу С і у межах АТСА та АТCZ;
- 4) польотами за ППП та спеціальними польотами за ПВП;
- 5) спеціальними польотами за ПВП, коли це передбачено відповідним повноважним органом ОПР.

2. Вертикальне ешелонування

1. Мінімальні інтервали вертикального ешелонування встановлюються:
 - 1) 300 метрів (1000 футів) – нижче ешелону польоту 8850 метрів (FL290);
 - 2) 300 метрів (1000 футів) або 600 метрів (2000 футів) – між ешелонами польоту 8850 метрів (FL290) та 12500 метрів (F410) включно, відповідно до встановлених критеріїв та порядку виконання польотів в повітряному просторі RVSM;
 - 3) 600 метрів (2000 футів) – вище ешелону польоту 12500 метрів (FL410);

4) 1200 метрів (4000 футів) – між ПС, яке виконує політ на трансзвуковій швидкості та будь-яким іншим повітряним судном.

2. Скорочені мінімуми вертикального ешелонування (RVSM) встановлюються:

1) 300 метрів (1000 футів) між ПС, що затверджені до польотів з RVSM;

2) 600 метрів (2000 футів) між:

ПС, яке не затверджено до польотів з RVSM, і будь-яким іншим ПС, що виконує політ у повітряному просторі RVSM;

груповими польотами ПС і будь-яким іншим ПС, що виконує політ у повітряному просторі RVSM;

ПС, на якому виникла відмова радіозв'язку, і будь-яким іншим ПС, що виконує політ у повітряному просторі RVSM.

3. Якщо у повітряному просторі суміжної держави застосовується мінімум вертикального ешелонування у 500 метрів, дозволяється застосовувати мінімум вертикального ешелонування у 500 метрів між незатвердженим до RVSM ПС та будь-яким іншим ПС в межах району відповідальності суміжного органу ОПП (УПР).

3. Горизонтальне ешелонування

1. За умови використання систем спостереження ОПП (УПР) для ешелонування ПС, які прямують на одному рівні, встановлюються такі мінімальні інтервали:

в межах СТА, УТА - не менш ніж 18,5 кілометрів (10 NM);

в межах ТМА, АТСА - не менш ніж 9,3 кілометра (5 NM).

При виконанні польотів стандартних груп ПС зазначені інтервали збільшуються на 1,9 кілометра (1 NM).

За рішенням Державіаслужби, в окремих частинах повітряного простору можуть застосовуватися скорочені мінімуми горизонтального ешелонування. Умови застосування скорочених мінімумів визначаються відповідними НПА або організаційно-розпорядчими документами.

2. За умови використання систем спостереження ОПР (УПР) для ешелонування ПС в межах CTR та ATCZ на етапах заходження на посадку та вильоту ПС з урахуванням впливу турбулентності у сліді встановлюються такі інтервали:

ВАЖКЕ (H) за ВАЖКИМ (H) - 7,4 кілометра (4 NM);

СЕРЕДНЄ (M) за ВАЖКИМ (H) - 9,3 кілометра (5 NM);

ЛЕГКЕ (L) за ВАЖКИМ (H) - 11 кілометрів (6 NM);

ЛЕГКЕ (L) за СЕРЕДНІМ (M) - 9,3 кілометра (5 NM).

Зазначені у цьому пункті мінімуми застосовуються у випадках, коли:

1) ПС виконує політ безпосередньо за іншим ПС на тій самій висоті або менше ніж на 300 метрів (1000 футів) нижче;

2) обидва ПС використовують одну ЗПС або паралельні ЗПС, розташовані на відстані менше ніж 760 метрів одна від одної;

3) ПС перетинає слід іншого ПС на тій самій висоті або менше ніж на 300 метрів (1000 футів) нижче.

3. У разі неможливості використання систем спостереження ОПР (УПР), застосовується мінімуми повздовжнього ешелонування, що базуються на часі.

4. Для ПС, що виконують політ на одному рівні, мають бути забезпечені мінімуми повздовжнього ешелонування. У випадках, коли ПС виконують політ на попутних треках:

1) 15 хвилин;

2) 10 хвилин, якщо навігаційні засоби дають змогу постійно визначати місцеположення та швидкість;

3) 5 хвилин, коли дійсна швидкість ПС, що прямує попереду, перевищує на 40 км/год або більше дійсну швидкість ПС, що прямує позаду:

між ПС, що відправилися з одного аеродрому;

між ПС, які виконують політ за маршрутом та доповіли над однією й тією самою основною точкою;

між ПС, яке вилітає, та ПС, яке виконує політ за маршрутом, після того, як ПС, що виконує політ за маршрутом, доповіло над точкою, розташованою таким чином відносно аеродрому вильоту, що під час виходу на маршрут ПС, яке вилітає, буде гарантовано забезпечено 5-хвилинний мінімум ешелонування;

4) 3 хвилини - у випадках, зазначених у підпункті 3 цього пункту, за умови, що дійсна швидкість ПС, яке прямує попереду, перевищує на 80 км/год або більше дійсну швидкість ПС, що прямує позаду.

5. У випадках, коли ПС виконують політ на треках, що перетинаються:

1) 15 хвилин - у точці перетинання треків;

2) 10 хвилин, якщо навігаційні засоби дають змогу постійно визначати місцеположення та швидкість.

6. Для ПС, що набирають висоту або знижуються до рівня польоту на попутних треках у випадках, коли ПС перетинатиме рівень іншого ПС за попутнім треком, повинні бути забезпечені такі мінімуми повздовжнього ешелонування:

1) 15 хвилин, доки не встановлено вертикальне ешелонування;

2) 10 хвилин, доки не встановлено вертикальне ешелонування, за умови, що ешелонування застосовуватиметься тільки там, де навігаційні засоби дають змогу постійно визначати місцеположення та швидкість;

3) 5 хвилин, доки не встановлено вертикальне ешелонування, за умови, що зміна рівня розпочалася протягом 10 хвилин від часу, коли друге ПС доповіло над конкретною основною точкою. Для спрощення застосування цієї процедури в місцях, де передбачається неодноразова зміна рівнів, ПС, яке знижується, може бути надано дозвіл займати зручний рівень вище від ПС, яке виконує політ нижче від нього, або ПС, яке набирає висоту, може бути надано дозвіл займати зручний рівень нижче від ПС, яке виконує політ вище від нього, що дасть змогу виконати подальшу перевірку повздовжнього ешелонування, яке буде досягнуто, доки не встановлено вертикальне ешелонування.

7. Для ПС на треках, що перетинаються, мають бути забезпечені такі мінімуми повздовжнього ешелонування:

1) 15 хвилин, доки не встановлено вертикальне ешелонування;

2) 10 хвилин, доки не встановлено вертикальне ешелонування, якщо навігаційні засоби дають змогу постійно визначати місцеположення та швидкість.

8. Для ПС, які набирають висоту або знижуються до рівня польоту на зустрічних треках у випадках, коли бічне ешелонування не забезпечується, вертикальне ешелонування повинно бути забезпечено щонайменше впродовж 10 хвилин до та після того, як ПС за розрахунком розійдуться або за розрахунком розійшлися.

Якщо встановлено, що ПС вже розійшлися одне з одним, цей мінімум застосовувати не потрібно.

9. На рівнях польоту FL 250 або вище під час встановлення необхідного мінімуму повздовжнього ешелонування, що базується на часі, використовується число M . Під час застосування методу числа M використовується дійсне число M .

10. Мінімум повздовжнього ешелонування між турбореактивними ПС, які виконують політ на одному треку на одному рівні або набирають висоту чи знижуються, повинен становити 10 хвилин або від 9 до 5 хвилин включно за умови, що ПС, яке прямує попереду, витримує швидкість, що є більшою за числом M , ніж швидкість ПС, яке прямує позаду, відповідно до таких наведених нижче значень:

9 хвилин, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на $0,02 M$ швидше за ПС, яке прямує позаду;

8 хвилин, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на $0,03 M$ швидше за ПС, яке прямує позаду;

7 хвилин, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на $0,04 M$ швидше за ПС, яке прямує позаду;

6 хвилин, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на $0,05 M$ швидше за ПС, яке прямує позаду;

5 хвилин, якщо ПС, яке прямує попереду, рухається на $0,06 M$ швидше за ПС, яке прямує позаду.

11. Застосовуючи 10-хвилинний мінімум повздовжнього ешелонування з використанням методу числа М, ПС, яке прямує попереду, повинне витримувати те саме число М або більше, ніж те, яке витримує ПС, що прямує позаду.

12. У разі неможливості використання систем спостереження ОПР (УПР), в межах STR та ATCZ на етапах заходження на посадку та вильоту ПС з урахуванням впливу турбулентності у сліді повинні застосовуватися такі мінімуми ешелонування:

1) до ПС, які прибувають за «ВАЖКИМ» (H) або «СЕРЕДНІМ» (M) ПС повинні застосовуватися такі мінімуми ешелонування:

«СЕРЕДНЄ» (M) за «ВАЖКИМ» (H) - 2 хвилини;

«ЛЕГКЕ» (L) за «ВАЖКИМ» (H) або «СЕРЕДНІМ» (M) - 3 хвилини;

в інших випадках - 1 хвилина;

2) мінімум ешелонування для ПС, які вилітають, тривалістю 2 хвилини повинен застосовуватися у випадках, коли:

«ЛЕГКЕ» (L) або «СЕРЕДНЄ» (M) злітає за «ВАЖКИМ» (H);

«ЛЕГКЕ» (L) злітає за «СЕРЕДНІМ» (M).

Цей мінімум застосовується у випадках, коли ПС використовують:

одну й ту саму ЗПС;

паралельні ЗПС, розташовані на відстані менше 760 метрів (2500 футів) одна від одної;

ЗПС, що перетинаються, якщо ПС, що злітає другим, буде перетинати слід першого ПС на тій самій висоті або менше ніж на 300 метрів (1000 футів) нижче;

паралельні ЗПС, розташовані на відстані 760 метрів (2500 футів) або більше одна від одної, якщо ПС, що злітає другим, буде перетинати слід

першого ПС на тій самій висоті або менше ніж на 300 метрів (1000 футів) нижче;

3) мінімум ешелонування тривалістю 3 хвилини повинен застосовуватися, коли:

«ЛЕГКЕ» (L) або «СЕРЕДНЄ» (M) злітає за «ВАЖКИМ» (H);

«ЛЕГКЕ» (L) злітає за «СЕРЕДНІМ» (M).

Цей мінімум застосовується, коли ПС злітають:

не від початку однієї й тієї самої ЗПС;

не від початку паралельних ЗПС, розташованих на відстані менше 760 метрів (2500 футів) одна від одної.

Мінімум ешелонування тривалістю 1 хвилина застосовується в усіх інших випадках;

4) мінімум ешелонування тривалістю 2 хвилини повинен застосовуватися між «ЛЕГКИМ» (L) або «СЕРЕДНІМ» (M) і «ВАЖКИМ» (H), а також між «ЛЕГКИМ» (L) і «СЕРЕДНІМ» (M) у разі використання ЗПС із зміщеним порогом, коли:

зліт «ЛЕГКОГО» (L) або «СЕРЕДНЬОГО» (M) виконується після прибуття «ВАЖКОГО» (H) і зліт «ЛЕГКОГО» (L) виконується після прибуття «СЕРЕДНЬОГО» (M);

прибуття «ЛЕГКОГО» (L) або «СЕРЕДНЬОГО» (M) відбувається після зльоту «ВАЖКОГО» (H) і прибуття «ЛЕГКОГО» (L) відбувається після зльоту «СЕРЕДНЬОГО» (M), якщо очікується, що розрахункові треки повітряних суден перетнуться;

5) при заходженні на посадку та виконанні зльотів повітряних суден у протилежному напрямку:

мінімум ешелонування тривалістю 2 хвилини повинен застосовуватися між «ЛЕГКИМ» (L) або «СЕРЕДНІМ» (M) і «ВАЖКИМ» (H), а також між

«ЛЕГКИМ» (L) і «СЕРЕДНІМ» (M), коли важче ПС виконує низьке заходження на посадку або процедуру невеликого заходження на посадку, а легше ПС використовує для зльоту ЗПС у зворотному напрямку або виконує посадку на ту саму ЗПС у зворотному напрямку або на паралельну ЗПС в зворотному напрямку, розташовану на відстані менше ніж 760 метрів (2500 футів);

б) інтервали зльоту і посадки між ПС під час виконання групових польотів визначаються Державіаслужбою у галузі цивільної або Міноборони у галузі державної авіації.

13. У цих Авіаційних правилах ПС вважається за:

ВАЖКЕ – ПС з максимальною сертифікованою злітною масою 136 000 кг та більше;

СЕРЕДНЄ – ПС з максимальною сертифікованою злітною масою менше ніж 136 000 кг але більше ніж 7000 кг;

ЛЕГКЕ – ПС з максимальною сертифікованою злітною масою 7000 кг та менше.

ХІІІ. Правила витримування та змінення висоти (ешелону) польоту

1. Загальні положення

1. Польоти виконуються на висотах (ешелонах) з урахуванням рівня підготовки екіпажів, льотно-технічних характеристик і обладнання ПС, рельєфу місцевості і штучних перешкод на ній, а також повітряної, метеорологічної і орнітологічної обстановки.

2. Висота (ешелон) польоту визначається і витримується екіпажем за барометричним висотоміром відповідно до порядку установки шкали

барометричного висотоміру, встановленим цими Авіаційними правилами та з урахуванням поправок до його показань.

3. У контрольованому повітряному просторі ОПР та у межах АТСА, АТСЗ зміна висоти (ешелону) польоту допускається з дозволу органу ОПР (відомчого органу УПР), який здійснює ОПР (УПР).

2. Правила визначення ешелону переходу та найнижчого ешелону польоту

1. Орган ОПР (УПР), який здійснює обслуговування (управління) в ТМА (АТСА), визначає ешелон переходу.

Ешелон переходу – найнижчий ешелон польоту, що використовується вище абсолютної висоти переходу (АВП).

Ешелон переходу визначається згідно Додатку 6 до цих Авіаційних правил, відповідно до Таблиці розрахунку ешелону переходу (найнижчого ешелону польоту) згідно з єдиною абсолютною висотою переходу за фактичним значенням тиску QNH на аеродромі із забезпеченням вертикального запасу між абсолютною висотою переходу та ешелонем переходу у 300 м.

Якщо два або більше аеродромів розташовані близько один до одного в межах одного ТМА (АТСА) використовується єдиний ешелон переходу для всіх аеродромів, які входять до зазначених вище меж.

2. Центр ОрПР, що здійснює ОПР в межах відповідного FIR, визначає найнижчий ешелон польоту, який підлягає використанню в межах FIR згідно з Додатком 6 до цих Авіаційних правил

Найнижчий ешелон польоту визначається відповідно до Таблиці розрахунку ешелону переходу (найнижчого ешелону польоту) згідно з єдиною абсолютною висотою переходу за прогнозованим мінімальним значенням тиску QNH у межах відповідного FIR із забезпеченням вертикального запасу між абсолютною висотою переходу та найнижчим ешелонем польоту у 300 метрів.

Найнижчий ешелон польоту повідомляється екіпажу ПС у складі дозволів на зниження нижче найнижчого ешелону польоту.

3. Горизонтальні польоти в перехідному шарі між абсолютною висотою переходу та ешелонам переходу (найнижчим ешелонам польоту) забороняються (крім групових польотів під час збору та розпуску групи).

3. Правила встановлення шкали барометричного висотоміру

1. Під час польоту на абсолютній висоті переходу (АВП) або нижче неї висота польоту ПС визначається по барометричному висотоміру, шкала якого встановлена за атмосферним тиском QNH. Місцезнаходження ПС у вертикальній площині визначається у величинах абсолютної висоти.

2. При польотах вище абсолютної висоти переходу ПС виконує політ за показаннями висотоміру, шкала якого встановлена за атмосферним тиском 760 мм рт. ст. (1013,2 гПа). На даному етапі польоту положення ПС у вертикальній площині виражається в ешелонах польотів.

3. Установка шкали барометричного висотоміра при переході з QNH на стандартний атмосферний тиск QNE (760 мм.рт.ст. (1013 гПа)) та зміна відліку висоти від абсолютної висоти до ешелонів польоту і навпаки здійснюється:

при наборі висоти – на АВП;

при зниженні – на ешелоні переходу, що знаходиться в межах ТМА, АТСА або на нижньому ешелоні польоту за межами ТМА, АТСА у межах району польотної інформації (FIR).

При перетині перехідного шару положення ПС у вертикальній площині зазначається під час набирання висоти ешелонами польоту, а під час зниження – у значеннях абсолютної висоти.

4. Передача інформації для встановлення шкали барометричного висотоміра екіпажам повітряних суден при вильоті.

Дані для встановлення шкали барометричного висотоміру за фактичним QNH передаються органом ОПП, (відомчим органом УПП) екіпажу ПС у складі дозволу на руління.

Дані для встановлення шкали барометричного висотоміра у ТМА (CTR) вважаються такими, що надані екіпажу ПС та не потребують додаткової передачі органом ОПП за умов підтвердження екіпажем ПС приймання поточної інформації через радіомовні передачі (ATIS або тих, які не відносяться до типу ATIS, VOLMET).

Положення повітряних суден у вертикальній площині при набиранні висоти визначається у величинах абсолютних висот до досягнення ними абсолютної висоти переходу, вище якої положення у вертикальній площині визначається ешелонами польотів.

5. Передача інформації для встановлення шкали барометричного висотоміру на етапі польоту за маршрутом.

Дані для встановлення шкали барометричного висотоміру за мінімальним прогнозованим тиском QNH у межах FIR передаються органом ОПП (відомчим органом УПП) екіпажу ПС, що виконує політ на абсолютній висоті переходу або нижче при входженні до відповідного FIR, а також у складі дозволів на зниження нижче ешелону переходу (найнижчого ешелону польоту у межах FIR).

При веденні двостороннього радіозв'язку «повітря - земля» положення повітряних суден у вертикальній площині визначається у величинах абсолютної висоти під час польоту за маршрутом на абсолютній висоті переходу або нижче, або в ешелонах польоту вище абсолютної висоти переходу.

У разі зміни значення мінімального прогнозованого тиску QNH оновлені дані негайно доводяться органом ОПП (відомчим органом УПП) до відомих екіпажів повітряних суден, що виконують політ на абсолютній висоті переходу або нижче.

6. Передача інформації для встановлення шкали барометричного висотоміру на етапі заходження на посадку та посадці.

Дані для встановлення висотоміру за значенням фактичного тиску QNH на аеродромі передаються екіпажу ПС, що прибуває, у складі дозволів на зниження нижче ешелону переходу, заходження на посадку та посадку або в складі дозволів на входження до аеродромного кола польотів при польотах за ПВП.

Положення повітряних суден у вертикальній площині при підході визначається в ешелонах польоту до досягнення ними ешелону переходу, нижче якого положення у вертикальній площині визначається у величинах абсолютних висот.

Для забезпечення запасу висоти над перешкодами на кінцевому етапі заходження на посадку екіпаж ПС може використовувати встановлення шкали барометричного висотоміру за значеннями тиску QFE. Дані тиску QFE повідомляються органом ОПП (відомчим органом УПР) на запит екіпажу ПС.

У разі зміни значення фактичного тиску QNH на аеродромі або тиску QFE оновлені дані негайно доводяться органом ОПП (відомчим органом УПР) до відома екіпажів ПС, що виконують політ на абсолютній висоті переходу або нижче.

7. Правила встановлення шкали барометричного висотоміру при виконанні польотів державних ПС на аеродромах державної авіації та у межах спеціально встановлених зон визначаються Міноборони.

Директор департаменту
аеронавігації Державної
авіаційної служби України

Начальник Управління
регулювання діяльності
державної авіації України

А.О.Задорожня

М.Б.КУШНІРУК

