

## **ПОЛОЖЕННЯ** **про організацію та виконання демонстраційних польотів**

### 1. Загальні положення

1.1. Це Положення встановлює порядок організації та проведення демонстраційних польотів (далі - ДП) у повітряному просторі України і є обов'язковим для виконання всіма юридичними і фізичними особами-користувачами повітряного простору.

1.2. Положення розроблено з метою забезпечення техногенної безпеки для населення районів, прилеглих до місця проведення демонстраційних польотів, безпеки учасників демонстраційних польотів, обслуговуючого персоналу, осіб, запрошених на демонстраційні польоти, глядачів, а також безпеки польотів інших ПС у повітряному просторі України.

1.3. Положення передбачає врегулювання необхідних юридичних (правових) процедур, пов'язаних з отриманням дозволу на проведення ДП у повітряному просторі України, а також визначає конкретних виконавців і посадових осіб, відповідальних за організацію та проведення ДП у повітряному просторі України.

1.4. За значенням ДП можуть мати статус міжнародних, державних та регіональних заходів. У Положенні наданий порядок організації широкомасштабних ДП користувачів повітряного простору України, у тому числі за участю представників зарубіжних держав, що вимагає залучення відповідних сил та засобів.

ДП можуть здійснюватись і одним повітряним судном (далі - ПС), але нижчезазначені процедури при виконанні таких польотів повинні неухильно виконуватись із залученням тих сил і засобів, які забезпечують належний рівень безпеки польотів, а система заходів з організації безпеки проведення ДП відповідає вимогам цього Положення.

### 2. Визначення

У цьому Положенні наведені нижче поняття вживаються у такому значенні:

Аварійна ситуація (контрольована) - стан потенційно небезпечного об'єкта, що характеризується порушенням меж та (або) умов безпечної експлуатації, але не перейшов в аварію, при якому всі несприятливі впливи джерел небезпеки та персонал, населення та навколишнє середовище утримуються у прийнятих межах за допомогою відповідних технічних заходів, передбачених правилами дій при виникненні аварійної ситуації.

Неконтрольована аварійна ситуація з тих чи інших причин не може утримуватись у прийнятих межах і з часом переходить в аварію.

Аварійне сповіщення - система заходів, спрямованих на своєчасне повідомлення відповідних органів та організацій про ПС, яким необхідна допомога пошуко-рятувальних служб, та сприяння таким органам і організаціям.

Аварійно-рятувальна команда (АРК) - підрозділ, що має спеціальну підготовку й оснащений засобами, устаткуванням і обладнанням для швидкого та ефективного проведення аварійно-рятувальних робіт.

Аварійно-рятувальні роботи (АРР) - система заходів, спрямованих на своєчасне надання допомоги потерпілим.

Аеродром - ділянка суші або водної поверхні (включаючи розміщені на ній будь-які будинки, споруди та обладнання), призначена повністю або частково для прибуття, відправлення і руху ПС.

Якщо поняття "аеродром" використовується в положеннях, що стосуються планів польотів і порядку сполучення, воно включає також місця, які можуть використовуватися літальними апаратами певних видів, наприклад вертольотами або аеростатами.

Аеродром спільного базування - аеродром, на якому базуються цивільні та державні ПС, що належать різним державним органам, підприємствам, установам та організаціям. Порядок та умови базування цих ПС визначаються спільним рішенням відповідних державних органів, підприємств, установ та організацій.

Аеродромний диспетчерський пункт (Aerodrome control tower) - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування аеродромного руху.

Аеронавігаційне обслуговування - обслуговування, що здійснюється відповідними службами на всіх етапах польоту ПС, у тому числі обслуговування повітряного руху, організація авіаційного електрозв'язку, метеорологічне забезпечення авіації, пошук і рятування та надання аеронавігаційної інформації.

Аеропорт - авіапідприємство з комплексом відповідних служб і споруд, що призначені для приймання та відправлення ПС і обслуговування повітряних перевезень, та має для цього аеродром, аеровокзал, інші споруди і необхідне обладнання.

Аналіз ризиків - використання доступної інформації для ідентифікації потенційних небезпек, що можуть виникати при проведенні демонстраційних польотів. Аналіз ризиків закінчується експертизою і оцінкою ризиків, при яких приймаються остаточні рішення і визначаються всі можливі варіанти забезпечення безпеки запланованих демонстраційних польотів.

Безпека (населення, матеріальних об'єктів, навколишнього середовища) - відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з можливістю спричинення будь-якої шкоди при дотриманні вимог безпеки.

Культура безпеки передбачає кваліфікаційну і технологічну підготовку осіб, для яких гарантування безпеки потенційно небезпечного об'єкта є пріоритетною метою та внутрішньою потребою, що зумовлює самоконтроль і самоусвідомлення відповідальності під час робіт, які впливають на рівень безпеки. Рівень безпеки вважається прийнятним (належним), якщо забезпечено дотримання вимог державних нормативних документів з безпеки польотів.

У галузі стандартизації безпеки польотів розглядається система попереджувальних заходів з метою досягнення оптимального балансу факторів, що включає в себе такі нетехнічні фактори, як поведінка людини (людський фактор), і дає змогу звести до прийняттого рівня ризик, пов'язаний з можливістю завдання шкоди здоров'ю людей та їхньому майну.

Безпечна експлуатація ПС та її умови - установлені керівництвом з льотної експлуатації (Інструкції екіпажу, льотчику) параметри експлуатації ПС, за яких забезпечується дотримання меж безпечної експлуатації. Межі безпечної експлуатації - установлені Керівництвом значення параметрів експлуатації ПС, параметрів польоту, траєкторії, відхилення від яких може призвести до аварійного стану.

Відомчий орган управління повітряним рухом - орган управління повітряним рухом, на який покладено функції забезпечення управління польотами державних та експериментальних ПС у спеціально визначених зонах, що перебувають під його контролем.

Указівки щодо пілотування - указівки екіпажу (пілота) щодо виконання польоту, які включають рекомендовані режими польоту, експлуатаційні обмеження і керівництво діями екіпажу (пілота) з урахуванням можливостей ПС, рівня підготовки екіпажу (пілота) та параметрів зовнішнього середовища.

Головний центр координації авіаційних робіт з пошуку і рятування - оперативний орган управління єдиною державною системою авіаційних робіт з пошуку і рятування.

Гранична область режимів польоту - сукупність режимів польоту між експлуатаційними і граничними обмеженнями ПС.

Граничні обмеження режимів польоту - обмеження режимів польоту, вихід за які під час експлуатації ПС недопустимий ні за яких обставин.

Демонстраційний політ - політ ПС, який виконується з метою демонстрації досягнень авіаційної техніки під час проведення авіаційних парадів, свят, з рекламною та іншою метою відповідно до законодавства.

Диспетчерська зона - частина контрольованого повітряного простору над земною поверхнею до встановленої верхньої межі, контроль та обслуговування повітряного руху в якій здійснюється відповідним диспетчерським органом.

Диспетчерське обслуговування повітряного руху (управління повітряного руху) - обслуговування, що здійснюється з метою запобігання зіткненню ПС між собою та з іншими перешкодами у площині маневрування, прискорення та регулювання повітряного руху.

Диспетчерський дозвіл - дозвіл ПС рухатися у порядку, визначеному відповідно до умов, що встановлюються диспетчерським органом.

Диспетчерський район - частина контрольованого повітряного простору, що простягається від межі, встановленої над землею поверхнею, до встановленої верхньої межі, контроль та обслуговування повітряного руху в якій здійснюється відповідним диспетчерським органом.

Дозвіл на використання повітряного простору - офіційне повідомлення про надання користувачеві повітряного простору дозволу для провадження діяльності в порядку, що визначається відповідним підрозділом органу об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України.

Експлуатаційні обмеження - обмеження умов, режимів польоту і параметрів роботи систем, вихід за які недопустимий у процесі експлуатації ПС.

Експлуатант - юридична або фізична особа, що експлуатує ПС чи надає послуги в цій галузі.

Заборонена зона - частина повітряного простору, в межах якої забороняються польоти ПС.

Запасний аеродром - аеродром, до якого може прямувати ПС в разі, якщо неможливо або недоцільно прямувати до аеродрому призначеної посадки чи здійснювати на ньому посадку.

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

Зона аеродромного руху - частина повітряного простору навколо аеродрому для здійснення безпечного аеродромного руху.

Зона виконання спеціальних польотів - частина повітряного простору, яка використовується для випробувальних польотів, дозаправлення ПС паливом у повітрі, польотів на малих і гранично малих висотах, інших спеціальних польотів, пуску ракет, повітряних стрільб.

Зона з особливим режимом використання повітряного простору - частина повітряного простору над зоною, яка проходить уздовж державного сухопутного кордону та берегової смуги Чорного, Азовського морів, прикордонних річок, озер та інших водойм, прилеглих до державного кордону, в межах смуги завширшки 25 кілометрів углиб території України, а також у межах смуги завширшки 22,2 кілометра (12 морських миль) - над територіальним морем.

Зона обмеження польотів - частина повітряного простору над сухопутною територією або територіальними водами, де обмежуються польоти ПС.

Координація використання повітряного простору - розроблення і погодження умов та порядку використання повітряного простору з відповідними органами обслуговування повітряного руху (далі - ОПР), зацікавленими державними органами, підприємствами, установами, організаціями в інтересах користувачів повітряного простору.

Користувач повітряного простору - юридична або фізична особа, яка має право провадити діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору.

Маршрут зональної навігації - маршрут ОПР, визначений для польотів ПС, які можуть застосовувати зональну навігацію.

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

Небезпечна зона - частина повітряного простору, в межах якої у визначені періоди часу може провадитися діяльність, що є небезпечною для польоту ПС.

Об'єднаний пакет аеронавігаційної інформації - збірник документів, що складається із:

- Збірника аеронавігаційної інформації, включаючи поправки;
- доповнення до Збірника аеронавігаційної інформації;
- НОТАМ-повідомлення і бюлетенів передпольотної інформації;
- циркулярів аеронавігаційної інформації;
- контрольних переліків та зведень.

Обмеження використання повітряного простору - особливий порядок використання повітряного простору, що визначається комплексом заходів, спрямованих на забезпечення безпеки польотів та провадження іншої діяльності у повітряному просторі.

Обслуговування повітряного руху (ОПР) - комплекс заходів, що забезпечує польотно-інформаційне обслуговування, аварійне сповіщення, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування).

Орган об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху - відповідний підрозділ, повноваження і діяльність якого пов'язані з організацією повітряного руху в повітряному просторі України та в міжнародному повітряному просторі, який перебуває під відповідальністю України.

Орган обслуговування повітряного руху - орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху.

Орган пошуково-рятувальної служби - координаційний центр з пошуку та рятування, допоміжний центр з пошуку та рятування або пост аварійного повідомлення, які здійснюють заходи, спрямовані на своєчасне виявлення ПС, що зазнає чи зазнало лиха.

Організатор ДП - юридична або фізична особа, яка наділена повноваженнями з організації і проведення ДП згідно з Положенням про організацію та виконання ДП і несе відповідальність за безпеку їх проведення.

Особливий випадок у польоті - ситуація, яка виникає в результаті раптової відмови авіаційної техніки або попадання ПС в умови, що вимагають від екіпажу дій, які відрізняються від звичайного пілотування ПС.

Пілотаж - маневрування літака у повітрі в горизонтальній, вертикальній та похилій площині. За ступенем складності пілотаж поділяється на простий, складний та вищий, а за кількістю ПС - на одиночний та груповий.

Простий пілотаж - маневрування ПС у повітрі, при якому кути крену ПС сягають до 60 град., тангажу - до 45 град.

Складний пілотаж - маневрування ПС у повітрі, при якому кути крену ПС сягають 60 град. і більше, тангажу - 45 град. і більше, а також простий пілотаж, який виконується у складі групи.

Груповий пілотаж - спільний пілотаж двох і більше ПС під керуванням одного командира, який знаходиться у складі групи.

Вищий пілотаж - маневрування ПС з використанням фігур складного пілотажу у їх поєднанні (подвійна напівпетля, вертикальна вісімка, бочки на віражі тощо). Крім того, до вищого пілотажу відносяться усі види перевернутого польоту та виконання фігур із від'ємними перевантаженням, а також фігури складного пілотажу, які виконуються у складі групи.

Вищий пілотаж є умовною узагальнюючою характеристикою надійно контрольованого польоту спеціально підготовленим пілотом, допущеним до виконання такого польоту. Вищий пілотаж включає комплекс вправ, який складається з еволюцій і траєкторій польоту ПС, що виконуються з використанням граничних областей режимів польоту, наближених до максимальнодопустимих перевантажень з дотриманням правил та умов безпечної експлуатації допущеного до такого виду польотів ПС, що має необхідний запас міцності. Комплекс фігур при виконанні вищого пілотажу повинен бути підібраним таким чином, щоб не виходити за межі фізичних можливостей пілота з метою гарантування безпеки населення, матеріальних об'єктів, навколишнього середовища та особистої безпеки пілота.

Пілотажна зона - повітряний простір установлених розмірів, визначений для відпрацювання техніки пілотування та інших польотних завдань.

Повітряне судно - це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі. ПС розподіляються на класи:

надлегке повітряне судно (НПС) - максимальна злітна маса до 450 кг;

легке повітряне судно (ЛПС) - максимальна злітна маса до 5700 кг;

середнє повітряне судно (СПС) - максимальна злітна маса до 40000 кг;

важке повітряне судно (ВПС) - максимальна злітна маса більше 40000 кг.

Повітряна траса - диспетчерський район або його частина (коридор) у повітряному просторі з чітко визначеними висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів ПС.

Повітряний простір ОПР - частина повітряного простору з літерним позначенням, у межах якого виконуються певні види польотів (встановленням для цих польотів відповідних видів обслуговування повітряного руху і правил польотів).

Район польотної інформації - частина повітряного простору, у межах якого забезпечується польотно-інформаційне обслуговування та аварійне сповіщення.

Районний диспетчерський центр (РДЦ) - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах, що перебувають під його контролем.

Район пошуку та рятування - частина території, в межах якої здійснюються авіаційні роботи з пошуку і рятування.

Район спрощеної координації - частина повітряного простору, в межах якого ПС дозволяється виконувати контрольовані польоти поза повітряними трасами, але за встановленими маршрутами без необхідності координації дій, між відповідними органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, відомчими органами управління повітряним рухом та органами управління Військ ППО Збройних Сил (далі - Війська ППО).

Рекомендована практика Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) - вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається бажаним для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності

міжнародної аеронавігації. Зазначені вимоги Україна прагне дотримуватися згідно з Конвенцією про Міжнародну організацію цивільної авіації (або Статусом Європейської конференції цивільної авіації).

Режим польоту - сукупність значень параметрів, які визначають характер польоту ПС для виконання конкретного завдання.

Рекомендована область режимів польоту - сукупність режимів польоту, що рекомендуються для певних етапів польоту.

Стандарт ІКАО - вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визначається необхідним для забезпечення безпеки та регулярності міжнародної аеронавігації. Зазначених вимог Україна повинна дотримуватися згідно з Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію. У разі неможливості дотримання стандартів Міжнародної організації цивільної авіації до Ради ІКАО відповідним державним органом надсилається повідомлення згідно з статтею 38 зазначеної Конвенції.

Тимчасово зарезервованій повітряний простір - частина повітряного простору, в межах якого у визначений час може провадитися діяльність, що становить загрозу для виконання польотів авіації або для використання повітряного простору в інших цілях.

Тренажерна система - комплекс технічного обладнання, призначений для моделювання польоту конкретного типу ПС, відтворення його льотних характеристик з максимальним наближенням до реального польоту, який має ідентичне з кабіною ПС розміщення пультів, приладів і органів управління і дає змогу проводити імітацію всіх етапів і умов польоту для забезпечення підготовки та підтримання необхідного рівня кваліфікації кожного члена екіпажу, відпрацювання технології взаємодії всіх членів екіпажу під час польоту, включаючи особливі випадки.

Украероцентр - український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху.

Управління використанням повітряного простору - діяльність, пов'язана з розподілом повітряного простору між користувачами на підставі поданих ними розкладів, заявок та планів.

### 3. Нормативні посилання

При розробці цього Положення використовувалися такі нормативно-правові акти:

Повітряний кодекс України ( 3167-12 );

Закон України "Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру" ( 1809-14 );

постанова Кабінету Міністрів України від 03.08.98 N 1198 ( 1198-98-п ) "Про єдину державну систему запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру";

постанова Кабінету Міністрів України від 26.03.2003 N 378 ( 378-2003-п ) "Порядок підготовки і проведення за участю особового складу з використанням озброєння і військової техніки Збройних Сил потенційно небезпечних заходів у присутності цивільного населення";

Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 N 401 ( 401-2002-п ).

### 4. Основні вимоги організації та забезпечення безпеки польотів при проведенні демонстраційних польотів

#### 4.1. Загальні вимоги

4.1.1. ДП ПС організуються і виконуються відповідно до вимог Повітряного кодексу України ( 3167-12 ), Положення про використання повітряного простору України ( 401-2002-п ), цього Положення, інших нормативно-правових актів та міжнародних договорів України за структурною схемою, наведеною в додатку 1.

4.1.2. ДП ПС з демонстрацією їх технічних можливостей, як групові, так і поодинокі, проводяться поза межами населених пунктів.

4.1.3. Користувачі повітряного простору, які виконують демонстраційні польоти на ПС спортивного призначення, повітряних кулях, надлегких ПС та ПС аматорської конструкції з посадкових майданчиків, зобов'язані організувати зв'язок з органами ОПР та органами управління Військ ППО.

4.1.4. ДП діляться на категорії в залежності від масштабності їх проведення із залученням тих сил і засобів, які забезпечують належний рівень безпеки демонстраційних польотів.

4.1.5. ДП польоти категорії "А" - це ДП, участь у яких беруть декілька міністерств та інших органів виконавчої влади, а також передбачається участь закордонних учасників. При цьому до польотів залучається велика кількість ПС різних класів, типів та ПС різного призначення.

До таких ДП відносяться міжнародні та внутрішні авіасалони, виставки, паради та т. ін. Місце проведення - аеропорти, аеродроми та визначені місця, які мають повний комплекс обладнання для проведення таких заходів.

4.1.6. Демонстраційні польоти категорії "В" - це ДП, участь у яких бере одна або декілька фірм та організацій, можлива участь закордонних учасників. До таких польотів залучається порівняно невелика кількість, як правило, НПС та ЛПС різних типів та різного призначення.

До таких ДП відносяться внутрішні авіаційні свята, шоу, виступи авіаційних спортсменів та т. ін. Місце проведення - аеропорти та аеродроми, злітно-посадкові майданчики та спеціально обумовлені місця.

4.1.7. ДП польоти категорії "С" - це ДП, які проводить одна організація. До польотів залучається одне або декілька НПС та ЛПС різних типів та ПС різного призначення.

До таких ДП відносяться внутрішні авіаційні свята, шоу, виступи авіаційних спортсменів та т. ін. Місце проведення - аеропорти та аеродроми, злітно-посадкові майданчики та спеціально обумовлені місця.

4.1.8. ДП виконуються за наявності дозволу органу місцевого самоврядування, Укравіатрансу та Украероруху. Запити із зазначеного питання до Укравіатрансу подаються керівниками підприємств, установ, організацій відповідними командирами (начальниками) тільки після отримання дозволу від органу місцевого самоврядування, а в разі проведення аерофотозйомки - відповідних органів Міноборони.

До переліку документів, які надаються учасниками ДП у групу координації і оперативного планування за 5 робочих днів до початку ДП, входять:

сертифікат (свідоцтво) льотної придатності ПС або інший документ, що дає право виконувати польоти на даному ПС (оригінал);

свідоцтво про реєстрацію ПС (оригінал) або документ, що його замінює;

страховий поліс ПС (оригінал);

страховий поліс про відповідальність перед третіми особами (оригінал);

страховий поліс на всіх членів екіпажу (оригінал);

дозвіл на експлуатацію бортових радіостанцій (оригінал) - за наявності;

заявка пілота на участь у ДП (додаток 2);

сертифікат (свідоцтво або ліцензія) на кожного члена екіпажу або документ, що засвідчує право польотів на даному типі ПС;

медичний сертифікат або документ, який замінює, на кожного члена екіпажу про допуск до польотів;

опис ДП, а також резервного ДП у разі несприятливих метеоумов, що затверджені Керівником організації-учасника ДП (додаток 3);

супровідний коментар демонстраційного польоту з прив'язкою траєкторії польоту до визначеної зони пілотажу для диктора, який буде коментувати ДП.

У заявці на виконання ДП зазначається така інформація:

назва експлуатанта або користувача повітряного простору;

дата, час і місце проведення ДП;

програма ДП, координати, висота або діапазон висот під час виконання завдання, узгодження з РДЦ (посада, прізвище);

тип ПС, реєстраційний (обліковий) номер (позивний), метеомінімум екіпажу;

льотний екіпаж, ПС, види забезпечення щодо виконання ДП;

дата і номер дозволу органу місцевого самоврядування на виконання ДП (у разі виконання аерофотозйомки додатково вказати дату та номер дозволу відповідних органів Міністерства оборони України);

реєстраційний номер і дата дозволу керівника, організації, що планує виконання ДП;

перелік страхових полісів обов'язкового страхування;

дата і номер дозволу на перетин заборонених зон, якщо використовується їх повітряний простір;

посада, прізвище та порядок зв'язку з організатором ДП, який є керівником заходів та відповідає за безпеку польотів і використання повітряного простору в районі проведення ДП.

У перелік документів, які необхідно надати організаторам ДП за 10 робочих днів до їх проведення в Укравіатранс, входять:

1) заявка на польоти (додаток 4);

2) дозвіл на проведення ДП, наданий органом місцевого самоврядування, на території якого планується їх проведення;

3) копія наказу про створення оргкомітету з проведення ДП з визначенням відповідальної особи за безпеку проведення цього заходу, чи наказу організатора про проведення ДП;

- 4) програма ДП з розкладом і детальним описом усіх маневрів і траєкторій польоту ПС, що задіяні для ДП зі списком виконавців (пілотів), які беруть участь у виконанні ДП, з копіями сертифікатів (свідоцтв або ліцензій) на кожного члена екіпажу;
- 5) мінімальні метеорологічні умови проведення польотів;
- 6) при проведенні ДП категорії "А" і "В": структурна схема керування організацією і проведенням ДП з наданням службових телефонів відповідальних осіб;
- 7) схеми розташування глядачів, аварійно-рятувальних та пожежних команд;
- 8) Програма заходів із забезпечення безпеки польотів та взаємодії учасників і служб, залучених до проведення ДП з наданням таких інструкцій:
  - Інструкції екіпажу (пілоту), що виконує ДП;
  - Інструкція з протипожежної безпеки для конкретного місця проведення ДП;
  - Інструкція для служби пошуку і рятування в зоні проведення ДП у місцях скупчення людей;
  - Інструкція для служби медичного обслуговування ДП;
  - Інструкція для працівників органів внутрішніх справ при забезпеченні ДП;
  - Інструкція з забезпечення авіаційної безпеки при проведенні ДП;
  - Інструкція з забезпечення радіо та телефонного зв'язку при проведенні ДП;
- 9) перелік матеріально-технічних засобів забезпечення безпеки польотів;
- 10) копії страхових полісів, копії страхових полісів після їх звірки з оригіналом, які залишаються в УкрaviaТрансі.

4.1.9. Відповідальність за організацію та безпечне проведення ДП несуть учасники ДП, керівники авіапідприємств, організацій та власники ПС, які беруть участь у ДП, згідно з чинним законодавством.

## 4.2. Основні вимоги щодо місця проведення демонстраційних польотів та їх зонування

4.2.1. Місце проведення ДП вибирається виходячи з умов забезпечення безпеки населення, матеріальних об'єктів і навколишнього середовища. Для проведення ДП установлюються пілотажні зони.

4.2.2. Пілотажна зона (далі - ПЗ) установлюється, як правило, з урахуванням забезпечення умов безпеки таким чином, щоб унеможливити пілотування літака на малих та гранично малих висотах над житловими масивами населених пунктів, небезпечними промисловими об'єктами з обов'язковим визначенням напрямку вісі пілотажу вздовж лінійного орієнтиру (злітно-посадкова смуга, прямолінійний відрізок шляху, лісова просіка тощо). Відстань між межею зони пілотажу та лінією глядачів не повинна бути менше 200 метрів (додаток 5).

4.2.3. Межі пілотажної зони повинні легко розпізнаватись з повітря і перебувати на безпечній відстані від зони зосередження глядачів, населених пунктів, транспортних магістралей з таким розрахунком, щоб у разі зіткнення ПС із землею в межах пілотажної зони чи його пошкодження у повітрі, глядачі не були травмовані ПС або його фрагментами. При виконанні ДП категорії "В" і "С" на аеродромі А1, використовуючи запасний аеродром А2 у районі виконання ДП визначається умовна точка IAF, вихід на яку обов'язковий для кожного екіпажу - учасника ДП. Екіпаж отримує від керівника польотів дозвіл на виконання програми ДП над точкою IAF. Організація повітряного руху при виконанні таких ДП здійснюється відповідно до додатка 6.

4.2.4. Організатор ДП повинен затвердити всі необхідні схеми стосовно організації та проведення ДП, у яких повинен визначити граничну лінію, за яку заборонено переміщатись глядачам, а також граничну лінію, за яку заборонено зміщати площину пілотажу. Ці граничні лінії повинні бути паралельні, відстань між ними визначає зону безпеки. Ділянки площини пілотажу, над якими траєкторія польоту проходить на мінімально допустимій висоті, на схемах наведені червоною стрілкою з позначенням мінімально допустимої висоти над землею поверхнею (визначається пілотом візуально та за радіовисотоміром). Напрямок стрілки на схемі - це напрям моменту інерції при пілотажу, який повинен забезпечувати безпеку глядачам на випадок відмови авіаційної техніки, зіткнення з птахами або з рельєфом місцевості, коли розліт деталей та уламків не пересікає зони безпеки. Гранична лінія, за яку заборонено переміщатись глядачам, повинна бути позначена чіткими червоно-білими стрічками по периметру розміщення глядачів та написами (через 50 м) на трафаретах українською, російською та англійською мовами "СТІЙ! ЗАБОРОНЕНА ЗОНА!" У разі масового скупчення глядачів орган місцевого самоврядування організовує команди очеплення (дозволені траєкторії для вписування в пілотажні зони щодо розташування людей та важливих наземних об'єктів на аеродромі А1 розміщуються в натурі згідно з додатком 7).

4.2.5. У разі відмови авіаційної техніки вибираються запасні аеродроми та запасні площадки (далі - ЗП) з метою вимушеної аварійної посадки. Ці площадки повинні розташовуватись у протилежному напрямі від місця зосередження людей, але до них повинні бути прокладені під'їзні дороги для пожежних машин і швидкої медичної допомоги.

4.2.6. У разі вимушеного покидання ПС призначається спеціальна зона вимушеного покидання, яка повинна розташовуватись у протилежному напрямку від місця зосередження глядачів і забезпечувати падіння ПС поза межами будівель, споруджень та місцезнаходження людей.

#### 4.3. Основні вимоги до Програми демонстраційних польотів

4.3.1. Перед проведенням ДП організатором розробляється програма ДП, яка складається з індивідуальних програм ДП і включає опис кожного окремого польоту, їх послідовність, дані про учасників ДП та інші необхідні відомості.

4.3.2. У загальну Програму ДП включаються тільки ті індивідуальні програми виконавців ДП, які забезпечують безпеку виконання польотів.

4.3.3. Програма кожного ДП повинна бути описана в деталях у картці польоту, що завчасно складається кожним учасником і подається організатору польотів.

4.3.4. Організатор ДП після вивчення картки польоту із залученням відповідних спеціалістів підтверджує Програму ДП або спрощує її, вилучаючи ті елементи польоту, які не забезпечують належний рівень безпеки при їх виконанні.

4.3.5. ДП або окремі їхні елементи повинні бути заздалегідь проаналізовані при тренувальних або кваліфікаційних польотах на їх відповідність вимогам безпеки польотів.

4.3.6. Якщо подана індивідуальна програма польоту не задовольняє Організатора ДП з питань забезпечення безпеки польотів, організатор ДП може ввести обмеження на виконання небезпечних елементів програми або взагалі виключити таку індивідуальну програму з Програми ДП.

4.3.7. Льотні екіпажі повинні суворо виконувати ті програми демонстраційних польотів, що затверджені організатором ДП, і не мають право змінювати їх, за винятком випадків пропускання окремих елементів затвердженої Програми з попередженням про це керівника польотами, залишивши ті елементи, які не впливають на безпеку ДП.

4.3.8. В індивідуальні програми виконавців ДП повинні бути внесені вказівки щодо пілотування, які включають рекомендовані режими польоту, експлуатаційні обмеження і керівництво діями екіпажу у разі відмов авіатехніки з урахуванням можливостей ПС та параметрів зовнішнього середовища.

4.3.9. В індивідуальних програмах виконавців ДП повинні бути визначені граничні обмеження, перевантаження, пілотажні зони, заборонені зони, зони аеродромного руху і запасні аеродроми на випадок раптового погіршення метеорологічних умов, майданчики на випадок вимушених посадок та зони вимушеного покидання ПС, межі тимчасово зарезервованого повітряного простору.

4.3.10. Організації, які займаються виконанням ДП постійно, можуть мати детально розроблену програму ДП на рік. Вона повинна включати детальний опис ДП та парашутних стрибків, за якими проводяться постійні тренування, дані про учасників та інші необхідні відомості.

#### 4.4. Основні вимоги щодо наземного забезпечення демонстраційних польотів

4.4.1. На час ДП ПС повинен бути розроблений план заходів на випадок аварійної ситуації на місці проведення ДП, який визначає порядок дій різних служб та інших органів, які змогли б надати допомогу в разі надзвичайних подій. У місцях проведення ДП повинні бути визначені і доведені до глядачів маршрути руху ПС та спеціального транспорту, заходи безпеки, дії при виникненні надзвичайних ситуацій, заборонені для відвідування глядачами зони. З цією метою виготовлені і встановлені у доступних для глядачів місцях відповідні стенди.

4.4.2. До заходів забезпечення безпеки ДП повинен входити набір інструкцій для забезпечення швидкого задіяння:

- протипожежної служби;

- пошуку та рятування;

- медичних служб;

- органів внутрішніх справ;

- служби авіаційної безпеки;

- засобів зв'язку в аеропорту та за його межами;

- іншого компетентного, спеціально підготовленого персоналу, здатного діяти в будь-яких надзвичайних обставинах.

4.4.3. За розробку та узгодженість планів заходів і дій у разі надзвичайних ситуацій в аеропорту (на аеродромі) несе відповідальність адміністрація цього аеропорту (аеродрому).

4.4.4. Взаємодію служб у разі надзвичайних ситуацій в аеропорту (на аеродромі) забезпечують:

- організатор ДП та підлегла йому група координації і оперативного планування;

- призначений представник адміністрації аеропорту (аеродрому);

- начальник протипожежної служби аеропорту (аеродрому);

- начальник служби пошуку і рятування;

- призначений начальник медичної служби;



призначений відповідальний представник МВС;  
призначений відповідальний співробітник авіаційної безпеки;  
призначений відповідальний представник СБУ.

За межами аеропорту (аеродрому) відповідальність за організацію допомоги потерпілим покладається на:

органи місцевого самоврядування;  
представника державного повноважного органу;  
старшого співробітника міліції;  
призначеного відповідального представника служби безпеки.

4.4.5. У разі виникнення пожежі керівник протипожежної служби аеропорту (аеродрому) є відповідальним керівником до того часу, поки пожежна ситуація не стабілізується.

4.4.6. Перед ДП відповідно до попередньо узгодженого плану на аеродромі повинні бути розміщені пожежні автомобілі.

4.4.7. Пожежні автомобілі, які залучаються до забезпечення ДП, повинні бути в бойовій готовності, заправлені вогнегасними речовинами (піноутворювачем), укомплектовані спеціально підготовленим особовим складом і пожежно-технічним обладнанням згідно з паспортними даними.

4.4.8. На аеродромі повинен бути подвійний запас піноутворювача у відповідності до встановлених норм і не менше двох пунктів для повторної заправки аеродромних пожежних автомобілів водою.

4.4.9. Перед початком ДП організатор ДП повинен провести сумісний інструктаж пілотів, керівників служб та начальника пожежної охорони аеропорту (аеродрому).

4.4.10. В аеропорту (аеродромі) необхідно відвести місця для:

дозаправки ПС, які беруть участь у ДП;

вирулювання з місць стоянок;

зарулювання ПС на стоянки, унеможливаючи їх блокування.

4.4.11. Забороняється розміщувати стоянки ПС, які беруть участь у ДП у безпосередній близькості до стоянок ПС, які призначені для статичного показу, або ПС, що виконують комерційні польоти.

4.4.12. Забороняється допускати сторонніх людей до ПС, які беруть участь у ДП.

4.4.13. Зони розміщення глядачів, стоянки для автомобілів заборонено розміщувати в межах злітно-посадкової смуги (далі - ЗПС), зон заходження ПС на посадку, а також у напрямку, що збігається з площинами пілотажу.

4.4.14. Глядачів слід розміщувати з одного боку ЗПС, а пілотажні зони - з протилежного боку ЗПС на безпечній відстані від глядачів, надаючи змогу ПС вільно маневрувати на протилежному боці.

4.4.15. Стаціонарні місця стоянок ПС, відгородження місць для глядачів та стоянки автомашин під час ДП розміщувати на значній відстані від зони аеровокзалу та з інших під'їзних доріг з урахуванням заходів з безпеки.

4.4.16. На аеродромі при проведенні ДП повинен бути пункт централізованого нагляду за зльотом і посадкою ПС та за діями на пероні, який повинен бути обладнаний:

гучномовним зв'язком;

телефонним зв'язком з виходом на міську телефонну мережу;

прямим телефонним або радіозв'язком з пунктом зв'язку місцевої пожежної охорони, органами виконавчої влади і місцевого самоврядування, а також з найближчим медичним закладом;

радіозв'язком з аеродромними пожежними автомобілями;

прямим зв'язком з диспетчерськими пунктами управління повітряним рухом (УПР) (стартом, рулінням, посадкою);

радіозв'язком з транспортним засобом (автомобілем) для забезпечення керівництва аварійно-рятувальними роботами.

4.5. Основні вимоги щодо ПС, заявлених для виконання демонстраційних польотів

4.5.1. Цивільні ПС, що беруть участь у ДП, повинні мати сертифікат льотної придатності. Маневри, параметри яких виходять за обмеження, зазначені в Керівництві з льотної експлуатації ПС, повинні бути обґрунтовані розробником ПС або відповідальною особою, що видала сертифікат льотної придатності ПС.

4.5.2. Державні ПС розробника, виготовлювача або підприємств, які мають у своєму розпорядженні державні ПС, можуть демонструватися згідно із затвердженими заявками від них. Параметри ДП не повинні виходити за параметри польоту, що відповідають типовим ПС і їх тактико-технічним даним, за винятком випадків, коли виконання окремого складного елементу ДП на даному ПС спеціально узгоджено з розробником ПС.

4.5.3. Дозвіл на польоти експериментальних ПС видаються за умов, якщо вони Міжвідомчою комісією, із залученням відповідних фахівців, визнані технічно справними, відповідають установленим для них вимогам, випробувані під час практичної експлуатації, пройшли не менше ніж два огляди та

дві перевірки спеціальних комісій із складенням відповідних актів (перший - під час прийняття рішення про використання їх у ДП, другий - напередодні проведення ДП, як правило, після проведення генеральної репетиції). У програмах ДП повинні міститися тільки ті маневри, що забезпечують належний рівень безпеки польотів.

4.5.4. ПС, що беруть участь у ДП, повинні забезпечити тривалість свого перебування в повітрі, що включає: перебування після зльоту в зоні чекання протягом не менше 10 хвилин, час виконання запланованої програми ДП, час польоту на запасний аеродром, зазначений у плані польоту, часу польоту над запасним аеродромом протягом не менше 10 хвилин.

ПС, що беруть участь у ДП, повинні бути застраховані щодо відшкодування збитків третім особам.

4.5.5. Якщо ПС обладнане апаратурою запису польотної інформації, це обладнання повинно бути включене до виконання ДП, а всі ДП в обов'язковому порядку повинні зніматися на відеоплівку.

4.5.6. У разі виникнення необхідності аналізу засобів польотної інформації результати опрацювання записів цієї інформації повинні оперативно надаватися організатору ДП на його вимогу.

#### 4.6. Основні вимоги до учасників демонстраційних польотів

4.6.1. До участі в ДП допускаються пілоти (екіпажі) ПС, які пройшли курси навчання за спеціальними програмами, успішно склали відповідні іспити та заліки, а також виконали не менше ніж п'ять практичних тренувань, одне з яких на аеродромі (місцевості), де планується проведення ДП.

4.6.2. Для участі в ДП кожний член льотної екіпажу, парашутист або інший учасник ДП повинен мати документ, що засвідчує його кваліфікацію, відповідає правилам його держави та підтверджує його допуск до виконання фахових обов'язків.

4.6.3. Парашутисти, що беруть участь у демонстраційних стрибках, повинні використовувати тільки парашути, які відповідають вимогам інструкції з експлуатації даного типу парашута та пройшли додатковий технічний огляд фахівцями парашутно-десантної служби перед виконанням демонстраційних стрибків. Також, за своїми льотно-технічними характеристиками, ці парашути повинні відповідати умовам виконання демонстраційних стрибків та особливостям площадки приземлення.

4.6.4. Організатор польотів, група координації і оперативного планування перевіряють у кожного учасника ДП документ, що засвідчує його кваліфікацію, і приймає рішення про допуск учасника до польотів (стрибків) після ретельного аналізу його індивідуальної програми ДП (стрибків), тренувальних, кваліфікаційних (залікових) польотів (стрибків) напередодні ДП.

4.6.5. Учасники ДП і їх ПС повинні бути представлені організатору ДП не менше ніж за дві доби до польотів.

4.6.6. Екіпаж (пілот) зобов'язаний виконати повний комплекс тренувань за Програмою ДП (поелементно та в цілому) на базовому чи іншому аеродромі, а потім виконати візуальну прив'язку програми до аеродрому демонстрації під час тренувальних та кваліфікаційних польотів згідно з пунктами 11.20, 11.21.

4.6.7. Усі учасники ДП повинні добре знати район проведення ДП, розміщення пілотажних зон, розміщення місць зосередження людей і запасні площадки у разі вимушеної аварійної посадки. Перед початком ДП проводиться тестування учасників ДП на знання правил забезпечення безпеки польотів при ДП.

4.6.8. Члени міжвідомчої комісії і наглядові органи з безпеки польотів, Організатор польотів та члени групи координації оперативного планування мають право контролю ПС і членів льотних екіпажів на наявність і комплектність бортової документації на ПС, документів, що засвідчують кваліфікацію авіаційного персоналу на виконання даних видів польотів.

4.6.9. При виконанні ДП вказівки організатора ДП і керівника польотів повинні виконуватись точно і без затримок.

#### 4.7. Урахування людського фактора при відборі учасників демонстраційних польотів

4.7.1. Аналіз авіаційних подій, які сталися під час ДП, показу авіаційної техніки, її льотних характеристик і професійних можливостей екіпажів (пілотів) свідчить, що в їх основі лежать помилкові дії членів екіпажів (пілотів), не зважаючи на те, що до показу ДП залучався тільки висококваліфікований льотний персонал, а умови польоту майже завжди були сприятливими.

4.7.2. При виборі кандидатур на виконання ДП слід урахувати психологічні особливості пілота, на якого менш за все має негативний вплив феномен демонстраційних польотів, який виявляється в надзвичайно високій мотивації пілота на яскраве виконання ДП (нерідко будь-якою ціною), виявленням таких якостей особистості, як честолюбство. Цій мотивації сприяє присутність глядачів, близьких людей, товаришів, керівників, зарубіжних гостей і т.ін.

4.7.3. Напередодні ДП проводиться наземна підготовка, при якій детально аналізуються авіаційні події та інциденти, що мали місце при проведенні ДП у попередні роки. Учасникам ДП роз'яснюється,

що в основі феномену демонстраційних польотів лежить припинення пілотом важливості дотримання заходів безпеки при виконанні ДП. Пілот, усвідомлюючи, що його завдання продемонструвати кращі якості ПС і свої особисті вище стандартних, ігнорує і межі стандартів безпеки. При цьому таким пілотом не береться до уваги, що оцінити його клас і можливості ПС може тільки вузьке коло професіоналів і аж ніяк не загальна маса глядачів, для якої проводяться ті чи інші ДП.

4.7.4. Вищий пілотаж проводиться на літаках, допущених для виконання фігур вищого пілотажу пілотами, які допущені до виконання фігур вищого пілотажу. Включення на спарках додатково ще одного пілота недоцільне, бо й і недоцільна завищена заправка, що збільшує польотну масу літака і погіршує його маневрові характеристики. Присутність двох пілотів під час виконання фігур вищого пілотажу при ДП посилює негативний вплив людського фактора, пов'язаний із складною взаємодією двох операторів, та призводить до польоту на режимах, наближених до меж безпечної експлуатації ПС, і навіть до переходу граничних обмежень режимів польоту.

Крім цього, у двох високопрофесійних пілотів можуть бути різні методики виконання того чи іншого елемента пілотажу, а також різні підходи і критерії щодо запасу швидкості та перевантажень при підході до критичних режимів ДП.

4.7.5. Загальний інструктаж організатора ДП учасникам ДП перед їх виконанням повинен бути у формі вимог щодо культури безпеки і її гарантій, що забезпечується виконанням стандартних дій при пілотуванні ПС, не допускаючи до граничних обмежень режимів польоту з достатнім запасом за всіма параметрами польоту, не порушуючи стандартів безпеки і не виходячи за межі пілотажних зон.

4.7.6. Керівник організації, який подав кандидатуру учасника ДП, відповідає за дотримання всіх вимог щодо підготовки пілота (екіпажу) до ДП.

## 5. Льотні обмеження

5.1. Під час виконання ДП польоти інших ПС у районі проведення ДП повинні бути обмежені. Льотні екіпажі, що виконують ДП, повинні інформуватися про всі планові та непланові переміщення інших ПС у районі польотів.

Заборонено перебувати на борту ПС, що виконують ДП, особам, що не входять до складу екіпажу.

5.2. Організатор ДП може визначати обмеження для кожного типу ПС і програми його польоту, які повинні безумовно виконуватись учасниками ДП для забезпечення безпеки польотів.

Під час ДП повинні діяти такі загальні обмеження:

льотні екіпажі повинні виконувати на ПС тільки ті маневри, що затверджені організатором ДП; вищий пілотаж дозволений тільки на повітряних суднах, що мають відповідний сертифікат або документ, що його замінює, який пред'являють організатору ДП в обов'язковому порядку;

мінімальна висота горизонтальних проходів і введення у висхідні маневри повинна бути не менше 100 м над рельєфом місцевості;

закінчення виходу з нисхідних маневрів (пілотажу), а також політ у перевернутому положенні повинні бути на висоті не менше 200 м над рельєфом місцевості;

маневри для виконання вертикальних фігур (типу "петлі") повинні починатися на висотах, визначених завданням;

вищий пілотаж виконується в межах зони пілотажу, паралельно визначеній вісі пілотажу. Усі розвороти виконуються у бік, протилежний зоні розміщення глядачів;

забороняється виконувати одночасні польоти всередині демонстраційної зони двох і більш ПС, якщо це спеціально не передбачено Програмою;

забороняється виконувати вимикання маршових двигунів, якщо це не було попередньо узгоджено з організатором ДП;

швидкість польоту не повинна перевищувати число  $M=0,8$ ;

при виконанні польотів на скиданні води, вантажів, при транспортуванні вантажів вертольотами на зовнішній підвісці наземна проекція маршруту не повинна проходити поблизу зони розміщення глядачів, будинків і споруджень, місць стоянки літаків;

висота польотів задається і витримується за тиском аеродрому або визначеної зони проведення ДП та додатково контролюється за радіовисотоміром (далі - РВ) (якщо ПС обладнане РВ) та візуально при польоті на мінімально дозволеній висоті над рельєфом місцевості в пілотажних зонах.

5.3. Льотні екіпажі і служба ОПР зобов'язані точно витримувати встановлені розкладом час і тривалість ДП. Особливо важливо точно дотримуватись узгодженого з організатором ДП часу зльоту.

5.4. Запуск двигунів і початок вирулювання повинні виконуватися точно за команду керівника польотів.

5.5. У разі непередбачених затримок у програмі польотів необхідно мати на борту ПС запас пального, що забезпечує 10-хвилинне перебування в зоні очікування.

5.6. При виході ПС за межі пілотажної зони керівник польотів повинен заборонити подальше виконання ДП, повернути ПС у пілотажну зону або завести ПС на посадку.

5.7. При виявленні в польоті відхилень у роботі авіаційної техніки, що впливають на безпеку польоту, екіпаж повинен негайно доповісти про це керівнику польотів.

## 6. Особливі випадки при виконанні ДП і порядок дій екіпажу (пілота) при їх виникненні

6.1. Особливі випадки і дії екіпажу (пілота) при їх виникненні передбачені в Керівництві з льотної експлуатації (Інструкції екіпажу, льотчику) кожного конкретного типу ПС і вимагають від екіпажу (пілота) негайних, чітких і суворо регламентованих дій з ліквідації небезпечної ситуації, пов'язаної із загрозою для безпеки людей і навколишнього середовища.

6.2. У разі виявлення в польоті відхилень від нормальної роботи авіатехніки, що при виконанні посадки може стати загрозою безпеки глядачів або екіпажу, посадка ПС за командою керівника польотів повинна виконуватися на запасному аеродромі. При цьому проведення ДП припиняється до ліквідації небезпечної ситуації.

6.3. У разі аварійних посадок передбачені запасні аеродроми, а також площадки для аварійних посадок, схеми їх розміщення повинні бути в кабіні ПС, а їх знання екіпажем (пілотом) перевіряється організатором ДП напередодні ДП. Доступ до таких площадок повинен забезпечувати вільний під'їзд аварійно-рятувальних команд, пожежних машин та машин швидкої медичної допомоги.

6.4. При участі в ДП відповідної авіаційної техніки визначаються зони (площадки) для зливу авіапального та зони аварійного катапультивання у разі виникнення аварійної ситуації.

6.5. Усі визначені зони для ліквідації небезпечної ситуації при особливих випадках вибираються в напрямі, протилежному до зон скупчення людей, населених пунктів та важливих екологічних об'єктів.

6.6. При втраті радіоз'язку на будь-якому етапі ДП екіпаж (пілот) припиняє виконання запланованої програми ДП, продовжує доповідати про свої дії, установленим маневром показує керівнику польотів про відсутність радіозв'язку та діє згідно з порядком, передбаченим відповідними інструкціями на конкретному аеродромі.

## 7. Радіотехнічне забезпечення польотів

7.1. Керування діями екіпажів під час проведення ДП здійснюється відомчими органами управління повітряним рухом, посадовими особами визначеної групи керівництва польотами на фіксованих радіочастотах, виділених з цією метою (радіодані для ОПП і навігаційних засобів аеродромів Київ (Антонов), Київ (Бориспіль), Київ (Жуляни), Васильків наведені у додатку 8).

7.2. Усім льотним екіпажам необхідно точно виконувати команди керівників польотів, метою яких є забезпечення безпеки ДП.

7.3. Радіозв'язок екіпажів із керівниками польотів ведеться українською, російською або англійською мовами.

7.4. Надавати команди пілоту (екіпажу) має право тільки орган управління (посадова особа), під керівництвом якого (якої) перебуває пілот (екіпаж). Втручатись в управління ДП дозволяється тільки контрольним посадовим особам вищого рівня, які призначаються зі складу організаційної групи, при виявленні загрози безпеки польотів або помилкових діях виконавців ДП. Про взяття управління на себе зазначена особа повідомляє екіпаж.

7.5. Льотчики повинні використовувати стандартний порядок радіообміну на всіх етапах польотів. Фразеологія радіообміну повинна бути максимально скорочена, щоб не відвертати льотні екіпажі від керування ПС. Ведення радіообміну на землі, у повітрі та під час виконання ДП здійснювати з

використанням різних частот (каналів).

7.6. Під час ДП льотні екіпажі повинні використовувати тільки ті позивні, що присвоєні ПС організатором ДП і його групою координації та оперативного планування.

Позивні диспетчерів аеродромів (основного та запасних), керівника польотів у зоні демонстрації, зони очікування та інших служб указані в Програмі ДП і доводяться до екіпажів ПС.

7.7. Перший радіоконтакт пілота з диспетчером устанавлюється у визначений час відповідно до планової таблиці польотів для запиту дозволу на запуск двигуна (буксирування) і вирулювання на старт. Для цього виділяються спеціальні частоти.

7.8. Перехід льотних екіпажів на іншу радіочастоту здійснюється тільки з дозволу керівника польотів.

7.9. Всі свої дії при виконанні ДП екіпаж (пілот) узгоджує з керівником польотів у зоні демонстрації по радіо, а при виникненні ускладнених, небезпечних та аварійних ситуацій негайно доповідає йому.

## 8. Основні вимоги до запасних аеродромів і площадок, передбачених у разі аварійних посадок

8.1. У разі, якщо аеродром, на якому заплановані ДП, виявиться закритим, а також в інших випадках, коли посадка ПС пов'язана з ризиком для глядачів або екіпажу, передбачити можливість відходу літаків, що перебувають, на запасні аеродроми.

8.2. При виконанні ДП у Київській зоні для транспортних літаків можуть використовуватися запасні аеродроми Київ (Бориспіль), Київ (Жуляни), Київ (Антонов) (дані про які наведено у додатках 9-11).

Для військових літаків запасним аеродромом може використовуватися аеродром Васильків (додаток 12).

У додатках подані дані запасних аеродромів Київ (Бориспіль), Київ (Жуляни), Київ (Антонов) та Васильків, а також вказані радіочастоти для ОПР і навігаційних засобів цих аеродромів.

Для спортивної та малої авіації як запасні аеродроми можуть використовуватися аеродром Чайка, площадка "Бузова" та "Бородянка".

8.3. При проведенні ДП поза межами Київської зони (в інших регіонах України) необхідно вибрати такі запасні аеродроми, які близько розташовані від місця проведення ДП і від яких можна взяти прямий курс на запасний аеродром, не перетинаючи повітряних коридорів, трас, складного рельєфу місцевості, великих водних та штучних перешкод, небезпечних зон, великих населених пунктів на безпечній висоті. Наявність добре видимих орієнтирів полегшить візуальний політ до запасного аеродрому (шосейні і залізничні дороги, русла річок), що дасть змогу безпосередньо взяти курс із зони пілотажу на запасний аеродром, на якому ПС буде забезпечена, при необхідності, першочергова посадка, аварійно-рятувальні роботи, протипожежні заходи, медична і технічна допомога.

Повинен підтримуватись постійний двосторонній зв'язок керівника ДП з вибраним запасним аеродромом, на якому повинні бути мобілізовані всі необхідні служби, що перебувають у режимі безперервного чергування до закінчення ДП.

Маршрут польоту на запасний аеродром наноситься на схему зон ДП з прив'язкою до місцевості і найближчого запасного аеродрому. Схема вручається кожному учаснику ДП і міститься разом з іншими необхідними схемами та довідковим матеріалом у кабіні ПС під час тренувальних, кваліфікаційних (залікових) і ДП.

Площадки в разі вимушених аварійних посадок (далі - ЗП) вибираються в пілотажних зонах (далі - ПЗ) або в безпосередній близькості від них. У разі вимушеного покидання ПС призначається спеціальна зона вимушеного покидання, яка повинна розташовуватись у протилежному напрямі від місця зосередження глядачів і забезпечувати падіння ПС поза межами будівель, споруджень та перебування людей. Площини пілотажу повинні бути орієнтовані на напрям польоту на мінімально дозволених висотах, який на схемах позначений червоною стрілкою з указаною безпечною мінімально дозвальною висотою. Напрямок площин пілотажу повинен бути спрямований від великих населених пунктів, місць скупчення людей і по згоді збігатися з лінійними орієнтирами для полегшення орієнтації пілота в пілотажних зонах.

## 9. Порядок підготовки проведення демонстраційних польотів та умови використання повітряного простору

9.1. Організаторами ДП можуть бути користувачі повітряного простору, які мають у своєму розпорядженні аеропорти, аеродроми, ПС з кваліфікованим авіаційним персоналом, а також група користувачів, яка може організувати ДП на базі одного з користувачів.

Ініціативна група, що планує організувати ДП, повинна подати заявку на проведення ДП, у якій вказується термін проведення ДП, склад органів, відповідальних за організацію і проведення ДП, джерела фінансування та інші відомості, передбачені цим Положенням.

9.2. При організації та участі в ДП декількох користувачів категорій "А" та "В", декількох користувачів повітряного простору (допускається участь іноземних користувачів) загальне керівництво з підготовки і проведення ДП створює оргкомітет, який очолює голова оргкомітету. В інших випадках загальне керівництво покладається на організатора ДП.

9.3. Контроль за ходом організації ДП з декількома користувачами повітряного простору та за участю іноземних користувачів категорій "А" та "В" здійснює Міжвідомча комісія.

9.4. У залежності від категорії група координації і оперативного планування або організатор на підставі схваленої загальної Програми складає заявку на ДП.

9.5. Уносити зміни в Програму ДП допускається тільки з метою вилучення окремих вправ або фігур, які не забезпечують безпеки проведення ДП. Категорично забороняється вносити елементи польотів, не узгоджені з організатором ДП та групою координації і оперативного планування.

9.6. Подання заявок та видача дозволів на проведення ДП або відкликання заявок може здійснюватися за допомогою телеграфу, поштового зв'язку, телефаксу тощо. Користувачі повітряного простору зобов'язані мати прямий зв'язок (телеграф, телефон, телефакс або інші види зв'язку) з органами ОПР та відповідними органами управління Військ ППО.

9.7. Заявки на проведення ДП користувачі повітряного простору подають до Укравіатрансу не пізніше ніж за 10 робочих днів до початку польотів.

9.8. Заявки на виконання ДП подаються до Укравіатрансу керівниками підприємств, організацій, установ, командирами військових об'єднань після отримання дозволу органів місцевого самоврядування.

9.9. З метою забезпечення безпеки польотів в окремих частинах повітряного простору встановлюється заборона або обмеження на його використання, які публікуються в документах з аеронавігаційної інформації та/або включаються до плану використання повітряного простору. Заявки на такі обмеження при проведенні ДП подає організатор у відповідності до вимог Положення про використання повітряного простору України ( 401-2002-п ).

## 10. Повноваження посадових осіб, їх відповідальність при організації та проведенні демонстраційних польотів

10.1. Відповідальність за безпеку проведення ДП несе керівник організації, яка їх організовує.

10.2. Керівник може делегувати повноваження з організації і проведення ДП одному із своїх заступників, професійний рівень якого дає змогу йому здійснювати організацію і керівництво ДП.

10.3. Посадова особа, яка наділена повноваженнями з організації і проведення ДП, у даному Положенні зазначена як організатор ДП.

10.4. Організатор ДП формує групу координації і оперативного планування, у яку входять високопрофесійні фахівці з усіх питань, що стосуються організації і проведення ДП.

10.5. Організатор ДП керує організацією і виконанням всіх ДП ПС незалежно від їх належності.

10.6. Організатор ДП з групою координації і оперативного планування приймає на розгляд персональні програми ДП усіх учасників ДП. Учасники ДП, які не надали своїх індивідуальних програм ДП, до польотів не допускаються.

10.7. Організатор ДП з групою координації проводять всебічний аналіз заявок на проведення ДП і в першу чергу аналіз ризиків з метою забезпечення безпеки населення, матеріальних об'єктів та навколишнього середовища.

10.8. Організатор ДП з групою координації і оперативного планування мають право відсторонити від ДП екіпажі і ПС, які не відповідають вимогам безпеки проведення ДП без узгодження з будь-якими фізичними чи юридичними особами.

10.9. Право обмеження або заборони ДП мають Міжвідомча комісія з проведення ДП, а також органи безпеки польотів центральних органів виконавчої влади.

10.10. Організаційний комітет розробляє проект плану забезпечення безпеки ДП, у якому передбачаються:

прогнозування можливих надзвичайних ситуацій під час проведення ДП та плану дій у разі їх виникнення;

визначення необхідних сил і засобів цивільної оборони, рятувальних служб, медичної допомоги та правоохоронних органів (далі - органи та сили забезпечення безпеки ДП);

проведення на місцевості тренувань органів та сил забезпечення безпеки ДП;

створення оперативної групи для організації взаємодії та управління рятувальною операцією у разі виникнення надзвичайних ситуацій.

10.11. Проект плану проведення ДП, що мають статус міжнародного заходу, організаційним комітетом подається за три місяці до дня його проведення, державного - за два місяці, регіонального - за один місяць до державного органу виконавчої влади з наглядом за безпекою польотів.

10.12. Остаточне рішення про проведення ДП і затвердження програми ДП проводиться протокольним рішенням комісії оргкомітету з організації та контролю безпеки польотів із затвердженням цього рішення Міжвідомчим оргкомітетом з проведення ДП, коли вони були створені, в інших випадках - організатором на підставі заявки на участь у ДП, плану заходів із забезпечення безпеки проведення ДП, Програми ДП (планову таблицю) та висновків комісій, які здійснювали контроль за підготовкою ДП.

Рішення про проведення ДП приймається, якщо система заходів з організації та контролю безпеки польотів під час проведення ДП визнана достатньою і виконані всі вимоги цього Положення.

10.13. Ураховуючи, що організатор ДП несе відповідальність за загальне керівництво демонстраційними польотами і не може знати рівень підготовки всіх учасників ДП, відповідальність за дії учасників безпосередньо несуть керівники організацій, яким вони надають свій льотний персонал для виконання ДП після особистої перевірки готовності своїх учасників ДП оформляють їх допуск до ДП спеціальним наказом. Копія цього наказу надається організатору ДП.

10.14. Особи, з вини яких допущені порушення, що призвели до авіаційних подій чи інцидентів, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.

## 11. Порядок організації управління демонстраційними польотами

11.1. Структурна схема щодо порядку організації ДП наведена в додатку 1 для ДП категорій "А" і "В" (для категорії "С" не створюються міжвідомча комісія та оргкомітет з проведення ДП).

11.2. Склад міжвідомчої комісії залежить від категорії ДП, кількості і належності учасників, що беруть участь у ДП, наявності іноземних учасників, кількості глядачів та ін.

Найбільш повний склад міжвідомчої комісії (наприклад, під час проведення міжнародного авіасалону на державному рівні) повинен включати представників таких міністерств:

- Міністерства транспорту України з участю Укравіатрансу,
- Міністерства оборони України,

- Міністерства промислової політики України.

11.3. На період підготовки й організації ДП призначається організатор ДП, який формує групу координації польотів із льотних фахівців та фахівців служби обслуговування повітряного руху, які керують виконанням ДП усіх ПС. Вони займаються плануванням польотів, допуском до польотів ПС і льотних екіпажів, контролюють забезпечення безпеки польотів, безпосередньо керують ДП.

11.4. Організатор ДП відповідає за організацію ДП згідно з програмою ДП. Відхилення від узгодженої Програми ДП можливе тільки на спрощення окремих елементів з метою забезпечення безпеки польотів.

11.5. Організатор ДП формує групу координації польотів та оперативного планування, у яку входять:

заступник організатора ДП з льотної частини;  
заступник організатора ДП з обслуговування повітряного руху;  
заступник організатора ДП з інженерно-технічної частини.  
Під керівництвом організатора ДП та його заступників перебувають:  
група координації й оперативного планування;  
бюро аеронавігаційної інформації;  
льотно-консультативна група;  
авіаційно-диспетчерська служба;  
аеродромно-технічна служба;  
пошуково-рятувальна служба;  
медична служба;  
служба метеорологічного забезпечення польотів;  
служба авіаційної безпеки.

11.6. Група координації займається оформленням формальностей прильоту і відльоту льотних екіпажів, перевіряє документи льотного складу, документацію на ПС у відповідності до вимог даного Положення, приймає заявки на польоти, складає розклад польотів, заповнює картки на польоти (тренувальні, демонстраційні), проводить експертний аналіз ризиків індивідуальних програм ДП.

11.7. Бюро аеронавігаційної інформації (далі - БАІ) надає льотним екіпажам необхідні карти, схеми, НОТАМ, радіодані основного і запасних аеродромів.

11.8. Льотно-консультативна група забезпечує роз'яснення льотним екіпажам питань організації ДП, правил безпеки ДП. У складі групи перебувають інспектори з безпеки польотів, які контролюють точність виконання льотними екіпажами програми ДП, розслідують випадки порушення правил польотів і відхилень від установлених траєкторій і програми ДП.

11.9. Авіаційно-диспетчерська служба забезпечує взаємодію служб обслуговування повітряного руху.

11.10. Служба ОПР забезпечує виділення пілотажних зон у повітряному просторі, узгоджує режим польотів, здійснює планування та взаємодію служб з ОПР з метою забезпечення безпеки ДП.

11.11. Міжвідомча комісія приймає рішення про готовність ПС до ДП, контролює підготовку пілотів до польотів, видає дозвіл на виконання польотів згідно з Положенням про використання повітряного простору України ( 401-2002-п ).

11.12. Аеродромно-технічна служба забезпечує льотні екіпажі необхідними даними про ЗПС, РД, місця стоянок, маршрути буксирування і руління, розміщення аеродромно-технічного устаткування, забезпечує засобами, необхідними для підготовки ПС до польотів.

11.13. Пошуково-рятувальна служба забезпечує виконання пошукових і рятувальних робіт у районі виконання ДП.

11.14. Медична служба виконує передполітний контроль екіпажів, що беруть участь у польотах, і медичне забезпечення польотів.



11.15. Служба метеорологічного забезпечення польотів інформує екіпажі про фактичну і прогнозовану погоду на льотний день, надає попередження про наближення небезпечних явищ погоди.

11.16. Служба авіаційної безпеки забезпечує виконання на аеродромі норм, правил і процедур авіаційної безпеки.

11.17. Під час організації ДП на аеродромі демонстрації можуть виконуватись такі категорії польотів:

- перельоти і транспортні польоти;
- ознайомлювальні польоти;
- тренувальні польоти;
- кваліфікаційні (залікові) польоти;
- демонстраційні польоти.

11.18. Перельоти і транспортні польоти виконуються для доставки на місце проведення ДП ПС, учасників ДП, обслуговуючого персоналу і т. ін.

11.19. Польоти, призначені для ознайомлення льотних екіпажів з повітряною зоною, де заплановані ДП, можуть виконуватись з льотчиком-інструктором базового авіапідприємства на борту з метою спрощення ознайомлення льотних екіпажів з правилами і зонами виконання ДП, а також на вертольоті.

11.20. Тренувальні польоти призначені для відпрацювання елементів ДП у робочій зоні. Тренувальні (кваліфікаційні, залікові) польоти на аеродромі (місці) демонстрації, кількість яких визначає організатор ДП, є обов'язковими для кожного льотчика (екіпажу).

11.21. Кваліфікаційні (залікові) польоти призначаються у разі, якщо в організатора ДП і групи координації виникають запитання до льотних характеристик ПС, для ухвалення рішення про встановлення обмежень на елементи ДП з метою забезпечення безпеки зазначеного польоту.

11.22. ДП виконуються після одержання дозволу організатора ДП на їхнє виконання.

## 12. Формальності при прильоті і відльоті екіпажів, учасників демонстраційних польотів

12.1. Після прибуття на місце проведення ДП екіпажі повинні зареєструватися в групі координації й оперативного планування. При цьому вони повинні заповнити такі форми документів:

- бланк-заяву пілота про участь у польотах за програмою проведення демонстраційних польотів;
- бланк карти з описом польоту (тів).

12.2. Екіпажі повинні мати картку учасника ДП для забезпечення проходу на аеродром і доступу в службові зони.

12.3. Після реєстрації екіпажі повинні представитися організатору ДП та надалі виконувати всі його розпорядження і розпорядження групи координації й оперативного планування ДП до їх завершення.

12.4. Для вибуття з місця проведення ДП льотні екіпажі подають заявку в групу координації й оперативного планування. Вибуття ПС і екіпажів провадиться за розкладом.

12.5. У разі потреби термінового вибуття (відльоту) екіпажі звертаються до організатора ДП за узгодженням часу і маршруту відльоту.

12.6. Усі іноземні ПС повинні бути заявлені в митній декларації і після прибуття на аеродром проведення ДП пройти прикордонний та митний контроль.

12.7. За наявності на борту ПС шкідливих речовин або небезпечних продуктів оргкомітет ДП повинен бути проінформований про них завчасно, перед видачею дозволу на приліт ПС до проведення ДП.

## 13. Брифінги для льотних екіпажів

13.1. Перший брифінг для всіх льотних екіпажів, що беруть участь у ДП, проводиться напередодні виконання перших польотів на аеродромі (визначеному місці) демонстрації.

13.2. Наступні брифінги проводяться кожного льотного дня перед початком польотів для уточнення плану ДП з урахуванням фактичних погодних умов і прогнозу на льотний день.

13.3. Післяполітний розбір проводиться кожного льотного дня по закінченні польотів у класі розборів на призначеному аеродромі.

#### 14. Метеорологічні мінімуми для проведення демонстраційних польотів

14.1. Для проведення ДП мінімум погоди визначається залежно від польотного завдання, але не нижче:

для варіанту простих метеорологічних умов нижня межа хмар - 1500 м, видимість - 6 - 8 км, якщо це не обумовлено окремо в програмі;

для варіанту складних метеорологічних умов нижня межа хмар - 1000 м, видимість - 5 км, якщо це не обумовлено окремо в програмі.

14.2. При погіршенні метеоумов, нижче зазначених, для проведення ДП за другим (спрощеним) варіантом встановлюється такий мінімум погоди:

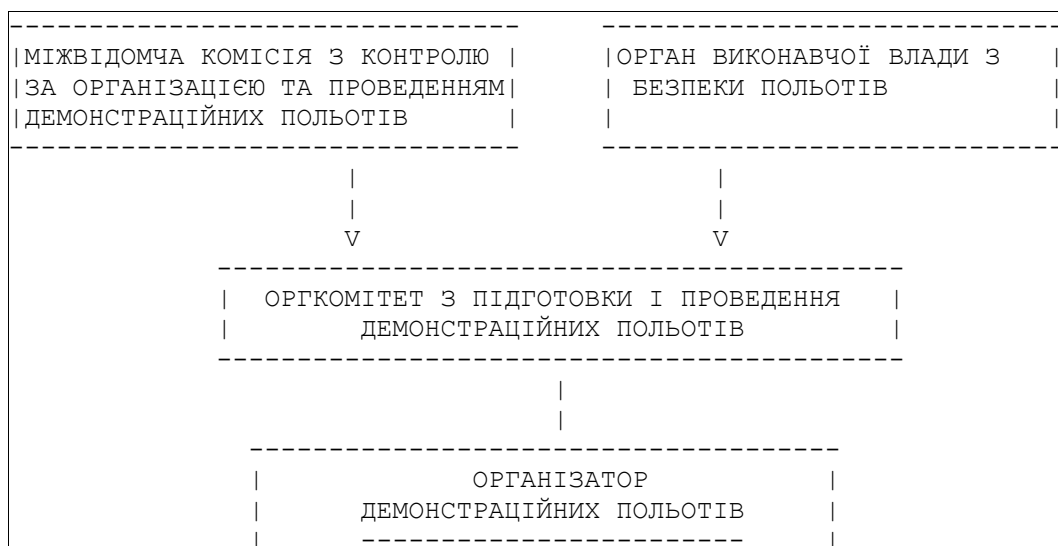
- нижній край хмар - 1000 м;
- видимість - 5 км.

14.3. У разі погіршення метеоумов для 2-го варіанту, але при висоті нижнього краю хмар не менше 400 м і видимості по горизонту 5 км льотна дирекція може дозволити демонстраційні або показові польоти за 3-м варіантом польотів згідно зі схемою, за правилами візуальних польотів, без виконання вертикальних маневрів.

14.4. Рішення про виконання польотів за другим і третім варіантами приймається організатором польотів окремо щодо кожного ПС.

Додаток 1  
до пункту 4.1.1  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

#### СТРУКТУРНА СХЕМА організації управління демонстраційних польотів (ДП)



ГРУПА КООРДИНАЦІЇ ТА ОПЕРАТИВНОГО ПЛАНУВАННЯ		
V	V	V
ЛЬОТНО- КОНСУЛЬТАТИВНА ГРУПА	СЛУЖБА ОПР	АЕРОДРОМНО- ТЕХНІЧНА СЛУЖБА
	АЕРОДРОМНА ДИСПЕТЧЕРСЬКА СЛУЖБА ОПР	
АВІАЦІОНО- ІНЖЕНЕРНА СЛУЖБА		СЛУЖБА ПОШУКУ І РЯТУВАННЯ
БЮРО АЕРОНАВІГАЦІЙНОЇ ІНФОРМАЦІЇ		ПРОТИПОЖЕЖНА СЛУЖБА
СЛУЖБА МЕДИЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ		СЛУЖБА АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ

Додаток 2  
до пункту 4.1.8  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

Форма

**ЗАЯВКА ПІЛОТА НА УЧАСТЬ У ДЕМОНСТРАЦІЙНИХ ПОЛЬОТАХ  
DISPLAY PILOT AUTHORIZATION APPLICATION**

ПІБ Name	Дата народження Date of birth
Адреса Address	
Телефон/Telephone Робочий Day	Домашній Evening
Тип/номер ліцензії екіпажу Flight crew Licence Type/No	Термін дії Expiry Date
Особисте посвідчення (з нальотом годин, в т. ч. у випробувальних польотах) Log Book Cert. Of Experience/Test	
Типи ПС Types of aircraft	

Термін дії медичної ліцензії та обмеження Medical Expiry Date and Limitations		
-----		
Наліт у годинах: Загальний	як командира ПС	
Hours Flown: Total	As P 1	
-----		
Типи ПС, що беруть участь у демонстраційних польотах Aircraft types participating in Demonstration Flights		
-----		
Типи ПС	Льотні години	Примітка
Aircraft types	Hours Flown	Notice
-----	-----	-----
-----	-----	-----
-----	-----	-----
-----	-----	-----
Досвід участі у демонстраційних польотах (Де/Дата) Display Experience (Where/Date)		
-----		

ПІДТВЕРДЖЕННЯ  
DECLARATION

Вищенаведені відомості правильні, що й підтверджую The above-mentioned information is correct to the best of my knowledge and belief	
Підпис Signature	Дата Date

Додаток 3  
до п. 4.1.8  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

Форма  
**ОПИС ДЕМОНСТРАЦІЙНОГО ПОЛЬОТУ**  
**DEMONSTRATION FLIGHT DESCRIPTION**

Заповнюється учасником/Is to be filled in by participant	
-----	
Країна Country	
-----	
Найменування учасника Company (firm)	
-----	
Тип ПС Aircraft type	
-----	
Командир ПС Captain/pilot	
-----	
Члени екіпажу в польоті Crew members in flight	_____
-----	
Програма польоту Flight program	_____
-----	

Схема польоту Flight pattern		
Максимальна/мінімальна висота Maximum/minimum altitude		
Максимальна/мінімальна швидкість Maximum/minimum airspeed		
Максимальне перевантаження Maximum acceleration		
Тривалість демпольоту, хв. Demonstration flight time, min		
Наявність бортового реєстратора Onboard recorder available	Так  Yes	Hi  no
Реєструючі параметри Recorded parameters _____		
Командир ПС Captain/pilot _____ ( _____ )		
Представник учасника Company (firm) representative _____ ( _____ )		

**ВИСНОВОК КЕРІВНИЦТВА ДЕМОНСТРАЦІЙНИМИ ПОЛЬОТАМИ  
FLYING CONTROL COOMITTEE**

1. Зауваження до програми польоту Flight program remark _____		
2. Обмеження з виконання демпольоту Demonstration flight restrictions _____		
3. Встановлений мінімум погоди Weather minimum prescribed _____		
Демонстраційний політ   Demonstration flight	Дозволений   Permitted	Недозволений   non- permitted

*(НЕПОТРІБНЕ ЗАКРЕСЛИТИ) (CROSS UNNE ECESSARY)*

Організатор польотів Flight Director _____	( _____ )
---	-----------

Голова групи координації польотів та оперативного планування  
Head-Chairman of Consultative Committee \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_)

Візи членів групи координації польотів та оперативного планування  
Committee Members Visas \_\_\_\_\_

Додаток 4  
до пункту 4.1.8  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

ЗАЯВКА НА ПОЛЬОТИ  
DISPLAY FLIGHT REQUEST \_\_\_\_\_ 200\_\_  
Day Month  
Число Місяць

Пор	Тип	ПС	Номер	Позивний	Командир	Заявлений	Тривалість	Висота	Метеоумови	План	Засоби
Крайна	N	Aircraft	кодов	Call	ПС	час	польоту	Height	Meteo-		
	польоту	забезпе-	Country								
	Type	Code	Sign	Captain/	Required	Flight			conditios		
	Flight	чення		Pilot	Time	Endurance					
	Plan	Support									
1	2	3	4	5	6	7	8	9			
10	11	12									

ПРЕДСТАВНИК УЧАСНИКА  
COMPANY REPRESENTATIVE

**СХЕМА**  
**зон демонстраційних польотів на аеродромі А1**  
**(з прив'язкою до місцевості і найближчого**  
**запасного аеродрому А2)**

Графічне зображення див. (za479-03)

**ВАРІАНТ**  
**організації повітряного руху при виконанні**  
**демонстраційних польотів категорії В і С**  
**на аеродромі А1, використовуючи запасний аеродром А2**

1. Усі польоти в зонах ДП виконуються за правилами візуальних польотів (ПВП), строго дотримуючись профілю польоту зазначеного схемами, індивідуально затвердженого програмами ДП та висот польоту, що задаються керівником польотів.
2. У зоні аеродрому А1 передбачені три пілотажні зони (ПЗ-1; ПЗ-2; ПЗ-3), а також шість запасних площадок (ЗП-1; ЗП-2; ЗП-3; ЗП-4; ЗП-5; ЗП-6). Запасні площадки розташовуються в пілотажних зонах або в безпосередній близькості від них.
3. Усі ПС, учасники ДП зосереджуються на аеродромі А2, який розташований на відстані 20-25 км (у залежності від курсу зльоту на аеродромі А2) від аеродрому А1, на якому проводяться ДП.
4. Вихід з аеродрому А2 в зону ДП аеродрому А1 строго регламентований за часом з допусками (slot time), який забезпечує безперервність ДП, унеможливує зближення ПС, що виконують різні індивідуальні програми ДП, і попереджує ускладнені ситуації в повітряній зоні, де виконуються ДП.
5. Вихід у зону ДП аеродрому А1 після зльоту з аеродрому А2 з уписуванням у зону очікування над аеродромом А2 і візуальним виходом на лінійний орієнтир - залізничну гілку, що прямує на н.п. Рудне з набором висоти 1200 м за тиском аеродрому А1. Північна окраїна н.п. Рудне і ДПРМ з частотою 315 кгц (ЛЮ) є точкою IAF, над якою починається ДП.
6. При підході до точки IAF пілот установлює візуальний контакт із злітно-посадковою смугою (ЗПС) аеродрому А1, доповідає керівнику польотів про встановлений візуальний контакт і доповідає про свою готовність до виконання індивідуальної програми ДП.
7. У залежності від складності індивідуальної програми, класу ПС, траєкторій, елементів вищого пілотажу пілоту виділяється обумовлена напередодні з керівником польотів одна з пілотажних зон.
8. Після закінчення індивідуальної програми екіпаж (пілот) безпосередньо з пілотажної зони за узгодженням з керівником польотів бере курс (приблизно =) 270 град. і на висоті круга аеродрому А2 (або на висоті, заданій керівником польотів) слідує на аеродром А2 або на аеродром свого базування.

9. Усі необхідні інтервали між ДП коректуються над аеродромом А2. У разі непередбачених ситуацій (раптове погіршення видимості, відмова радіозв'язку, збійна ситуація при виконанні програми ДП та інші обставини) передбачена зона очікування над IAF аеродрому А1.

10. При необхідності, за узгодженням з керівником польотів, екіпаж (пілот) виконує посадку на аеродромі А1, злітно-посадочна смуга якого і рульові доріжки перебувають в постійній готовності до прильоту ПС.

**Порядок використання пілотажних зон (ПЗ)  
при виконанні ДП на аеродромі А1**

Позн. ПЗ	Порядок входу в пілотажну зону
ПЗ-1	Перед прольотом IAF правим розворотом (приблизно =) 45 град. вписатись у створ ЗПС А1 і перед торцем ЗПС 13 за 1,5 - 2 км розворотом вправо (приблизно =) 120 град. вписатись у площину пілотажу ПЗ-1, яка від повороту шосейної дороги на н.п. Оброшине проходить паралельно шосейній дорозі від н.п. Водяне на н.п. Городок з МК (приблизно =) 250 град.
ПЗ-2	Перед прольотом IAF правим розворотом (приблизно =) 45 град. вписатись у створ ЗПС А1 і перед торцем ЗПС 13 за 1,5 км розворотом вправо (приблизно =) на 90 град. вписатись у площину пілотажу ПЗ-2, що проходить паралельно залізничному полотну в напрямку н.п. Оброшине з МК (приблизно =) 220 град.
ПЗ-3	Перед прольотом IAF правим розворотом (приблизно =) 45 град. вписатись у створ ЗПС А1 і перед торцем ЗПС 13 за 1,5-2 км виконати S-подібний маневр для виходу на траверс ЗПС 13 на відстані 1,5-2 км паралельно ЗПС 13. з МК = 310 град. від град. - середини ЗПС 13.

Графічне зображення див. ( zb479-03 ).

Додаток 7  
до пункту 4.2.4  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

**ДОЗВОЛЕНІ ТРАЄКТОРІЇ  
для вписування в пілотажні зони щодо розтанування  
людей та важливих наземних об'єктів на аеродромі А1**

Графічне зображення див. ( zc479-03 ).

Додаток 8  
до пункту 7.1  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

**РАДІОДАНІ  
для ОПР і навігаційних засобів**



аеродромів Київ (Антонов), Київ (Бориспіль),  
 Київ (Жуляни), Васильків  
 ATC FREQUENCIES AND NAVIGATION  
 AIDS KYIV (ANTONOV), KYIV (BORYSPIL),  
 KYIV (ZHULIANY), VASYLKIV

Аеродром	Київ (Антонов)	Київ (Бориспіль)					
Київ (Жуляни)	Васильків						
Kyiv (Zhuliany)	Kyiv (Antonov)	Kyiv (Boryspil)					
	Vasylkiv						
Номер ЗПС	15	33	18П	36Л	18Л	36П	
08	26	13	31				
RWY number	15	33	18R	36L	18L	36R	
08	26	13	31				
Посадка	118.12; 124.0	119.2; 124.0	119.3; 124.6				
122.5	124.0   124.0						
(старт)							
Tower							
Круг	118.15	120.9	120.9				
120.00	130.0   130.0						
Crug							
Руління	118.15; 124.0	119.0	119.0				
119.0	124.0   124.0						
Ground							
Метео	-	126.7	126.7				
126.8	-						
Atis							
Підхід	В ЗИП 129.55	124.675	124.675				
124.675	128.5						
Approach							
ДПРМ	ЛЦ 534	ГО 590	КВ 825	КЕ 825	ВИ 310	НО 310	КИ
360	КЖ 360	ЩЧ 295	ЫН 295				
OUTER marker	LC 534	GO 590	KB 825	RE 825	VI 310	NO 310	KI
360	KV 360						
БПРМ	Ц 257	О 286	Б 405	Е 405	И 640	О 640	И
733	Ж 733	-	Ы 604.5				

IINTER marker	C 257	O 286	B 405	E 405	I 640	O 640	I 733	V 733
-----								
KPM, ГРМ	ИЛЦ111.9	ИГО108.7	ИКВ108.9	ИКЕ110.5	ИВИ111.3	ИНО109.7	ИКИ111.7	ИКЖ108.3
-----								
IILS	ИЛС111.9	ИГО108.7	ИКВ108.9	ИКЕ110.5	ИВИ113.3	ИНО109.7	ИКИ111.7	ИКВ108.3
-----								
ВОР-ДМЕ	-	-	БРЛ 117.2	БРЛ 117.2	БРЛ 117.2	БРЛ 117.2	БРЛ 117.2	БРЛ 117.2
-----								
VOR-ДМЕ	-	-	ВРЛ 117.2	ВРЛ 117.2	ВРЛ 117.2	ВРЛ 117.2	ВРЛ 117.2	ВРЛ 117.2
-----								

Додаток 9  
до пункту 8.2  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

**ДАНІ**  
**аеродрому Київ (Бориспіль)**  
**KYIV (BORYSPIIL) AERODROME CHARACTERISTICS**

Аеродром	Київ (Бориспіль)			
Aerodrome information	Kyiv (Boryspil)			
-----				
Код ІКАО	УКББ			
ICAO indicator	UKBB			
-----				
Координати КТА	N 50 20.7 E 030 53.7			
Position				
-----				
Довжина ЗПС	3500 x 63		4000 x 60	
Rwy length				
-----				
МК посадки	358	178	358	178
MN of landing	град.	град.	град.	град.
-----				
Номер ЗПС	36Л	18П	36П	18Л
Rwy number	36L	18R	36R	18L
-----				
Перевищення	123 м	128 м	128.5 м	125 м
Elevation				
-----				
TORA	3250 м		4000 м	
-----				
TODA	3650 м		4150 м	
-----				
ASDA	3250 м		4000 м	
-----				
LDA	3500 м		4000 м	
-----				
PCN	PCN		PCN	
	62/R/C/W/T		80/R/C/W/T	
-----				
Покриття ЗПС	Бетон		Бетон	

Runway surface	Concrete	Concrete
----------------	----------	----------

Додаток 10  
до пункту 8.2  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

**ДАНІ**  
**аеродрому Київ (Жуляни)**  
**KYIV (ZHULIANY) AERODROME CHARACTERISTICS**

Аеродром Aerodrome information	Київ (Жуляни) Kyiv (Zhuliany)	
Код ІКАО ICAO indicator	УККК UKKK	
Координати КТА Position	N 50 24.1 E 030 27.1	
Довжина ЗПС Rwy length	1800 x 45	
МК посадки MH of landing	81 град.	261 град.
Номер ЗПС Rwy number	08	26
Перевищення Elevation	170.5 м	178.5 м
TORA	1800 м	1800 м
TODA	2000 м	2000 м
ASDA	1850 м	1800 м
LDA	1800 м	1870 м
PCN	PCN 21/R/C/X/T	
Покриття ЗПС Runway surface	Бетон Concrete	

Додаток 11  
до пункту 8.2  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

**ДАНІ**  
**аеродрому Київ (Антонов)**  
**KYIV (ANTONOV) AERODROME CHARACTERISTICS**

Аеродром	Київ (Антонов)
----------	----------------

Aerodrome information	Kyiv (Antonov)	
Код ІКАО ICAO indicator	УККМ UKKM	
Координати КТА Position	С 50 35.9 N 50 35.9	В 030 11.8 E 030 11.8
Довжина ЗПС Rwy length	3500 x 56	
МК посадки MH of landing	149	239
Номер ЗПС Rwy number	15	33
Перевищення Elevation	156 м	154 м
TORA	3500 м	3500 м
TODA	3900 м	3650 м
ASDA	3615 м	3500 м
LDA	3500 м	3500 м
PCN	PCN 68/R/C/X/U	
Покриття ЗПС Runway surface	Бетон Concrete	

Додаток 12  
до пункту 8.2  
Положення про організацію та  
виконання демонстраційних  
польотів

**ДАНІ**  
**аеродрому Васильків**  
**VASYLKIV AERODROME CHARACTERISTICS**

Аеродром Aerodrome information	ВАСИЛЬКІВ VASYLKIV	
Код ІКАО ICAO indicator	ЬККБ XKKB	
Координати КТА Position		
Довжина ЗПС Rwy length	2500 x 100	
МК посадки MH of landing	130 град.	310 град.
Номер ЗПС Rwy number	13	31

Перевищення Elevation	192.5 м	195 м
TORA		
TODA		
ASDA		
LDA		
Вага мак., Т Max/ weight, t	210 т	
Покриття ЗПС Runway surface	Бетон Concrete	