



## МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

## Н А К А З

23.06.2010 N 383

Зареєстровано в Міністерстві  
юстиції України  
25 жовтня 2010 р.  
за N 979/18274

**Про затвердження Правил обслуговування  
повітряного руху на цивільних аеродромах України**

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України ( 3167-12 ) та з метою приведення нормативно-правових актів України у галузі авіації у відповідність із рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) **Н А К А З У Ю:**

1. Затвердити Правила обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, що додаються.

2. Державній авіаційній адміністрації:

2.1. Забезпечити подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

2.2. Довести цей наказ до відома заінтересованих підприємств, установ, організацій, діяльність яких пов'язана з наданням аеронавігаційного обслуговування, інших авіаційних підприємств, організацій та навчальних закладів.

3. Вважати такими, що не застосовуються на території України:

3.1. Пункти 5.4, 5.12 "Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР" (НПП ГА-85), затвердженого наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 08.04.85 N 77 ( v0077400-85 ).

3.2. "Типовая документация службы движения гражданской авиации", затверджена заступником Міністра цивільної авіації СРСР 30.09.85.

4. Цей наказ набирає чинності з 00.00 годин UTC 10.02.2011.

5. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра - голову Державіаадміністрації Колісника А.А.

Міністр

К.Єфименко

ПОГОДЖЕНО:

Голова Державного комітету України  
з питань регуляторної політики  
та підприємництва

М.Бродський

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Наказ Міністерства  
транспорту та зв'язку  
України  
23.06.2010 N 383

Зареєстровано в Міністерстві  
юстиції України

25 жовтня 2010 р.  
за N 979/18274

**ПРАВИЛА**  
**обслуговування повітряного руху**  
**на цивільних аеродромах України**

I. Загальні положення

1.1. Ці Правила встановлюють вимоги щодо обслуговування повітряного руху (далі - ОПР) на цивільних аеродромах України.

1.2. Вимоги цих Правил поширюються на юридичних та фізичних осіб, діяльність яких пов'язана з виконанням польотів та ОПР на цивільних аеродромах України, і є обов'язковими для виконання ними.

1.3. Вимоги цих Правил не поширюються на польоти, які виконуються як операційний повітряний рух.

1.4. Порухення вимог цих Правил тягне за собою відповідальність, що встановлена чинним законодавством України.

1.5. У цих Правилах використовуються такі скорочення:

АДВ - аеродромна диспетчерська вишка;  
ЗПС - злітно-посадкова смуга;  
КЦПР - координаційний центр пошуку та рятування;  
ПВП - правила візуальних польотів;  
ППП - правила польотів за приладами;  
ПС - повітряне судно;  
РД - руліжна доріжка;  
РДЦ - районний диспетчерський центр;  
AFIS - Aerodrome Flight Information Service - польотно-інформаційне обслуговування на аеродромі;  
AFIZ - аеродромна зона польотної інформації;  
ATFM - організація потоків повітряного руху;  
ATIS - автоматичне термінальне інформаційне обслуговування;  
ATZ - зона аеродромного руху;  
CTOT - Calculated Take off Time - розрахунковий час зльоту;  
CTR - диспетчерська зона;  
EOBT - розрахунковий час прибирання колодок шасі перед рулінням;  
GAT - загальний повітряний рух;  
ILS - система посадки за приладами;  
IMC - приладові метеорологічні умови;  
MLS - мікрохвильова система посадки;  
NOTAM - повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення у дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного обладнання, обслуговування і правил чи інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про яку має важливе значення для персоналу, робота якого пов'язана з виконанням польотів;  
OAT - операційний повітряний рух;  
QFE - кодове позначення тиску на рівні аеродрому або порога ЗПС (question field elevation - field elevation pressure (Q-code));  
QNH - кодове позначення тиску, приведенного до середнього рівня моря (question normal height sea level pressure (Q-code)) за стандартною атмосферою;  
RVR - дальність видимості на ЗПС;  
VOLMET - регулярна радіомовна передача метеорологічної інформації для ПС, що перебувають у польоті (Meteorological Information for Aircraft in Flight).

1.6. У цих Правилах терміни вживаються в такому значенні:

авіаційна подія - accident - подія, пов'язана з використанням ПС, яка має місце з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт з наміром здійснити політ, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, покинули ПС, і під час якої будь-яка особа отримує тілесні ушкодження із смертельним наслідком або серйозні тілесні ушкодження чи ПС одержує пошкодження або руйнування конструкції. Авіаційні події поділяються на катастрофи та аварії;

аеродром - aerodrome - визначена 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 повідомлень щодо ОПР, воно включає також місця, які можуть використовуватися літальними апаратами певних видів, наприклад вертольотами або аеростатами;

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

аеродром спільного використання - joint use aerodrome - аеродром, на якому здійснюються зліт, посадка, рух та стоянка ПС, що належать державним органам, підприємствам, установам та організаціям. На такому аеродромі можуть базуватися тільки ПС, що належать власнику аеродрому;

аеродром AFIS - AFIS aerodrome - неконтрольований аеродром, на якому надається польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування;

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

аеродромна зона польотної інформації - aerodrome flight information zone - частина повітряного простору, в межах якої надаються польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування ПС, які прибувають або вилітають з аеродромів AFIS;

аеродромне диспетчерське обслуговування - aerodrome control service - диспетчерське обслуговування аеродромного руху;

аеродромне коло польотів - aerodrome traffic circuit - встановлена траєкторія, якої повинні дотримуватися ПС, які виконують польоти навколо аеродрому;

аеродромний рух - aerodrome traffic - увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти всіх ПС, які входять в аеродромне коло польотів, виходять з нього або перебувають у його межах;

видимість біля землі - ground visibility - видимість на аеродромі, яка повідомляється спостерігачем або автоматичною системою;

відповідний повноважний орган ОПР - appropriate ATS authority - відповідний орган, визначений державою для забезпечення обслуговування повітряного руху у відповідному повітряному просторі;

візуальне заходження на посадку - visual approach - заходження на посадку під час польоту за ППП, коли схема заходження на посадку за приладами частково або повністю не витримується, а заходження виконується за візуальними наземними орієнтирами;

візуальні метеорологічні умови - visual meteorological conditions - метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають визначеним мінімумам або перевищують їх;

власник аеродрому - aerodrome owner - юридична або фізична особа, якій належить право власності на земельну ділянку, де розташовано аеродром, або таку ділянку надано їй у постійне користування;

глісада - glide path - профіль зниження, встановлений для вертикального наведення на кінцевому етапі заходження на посадку;

Державний реєстр цивільних аеродромів України - State register of civil aerodromes of Ukraine - документ державної реєстрації цивільних аеродромів, вертодромів та гідроаеродромів, у тому числі аеродромів спільного базування та спільного використання;

диспетчерська вказівка - air traffic control instruction - вказівка диспетчерського органу, що вимагає від пілота виконання ним конкретних дій;

диспетчерська зона - control zone - частина контрольованого повітряного простору над земною поверхнею до встановленої верхньої межі, контроль та ОПР в якій здійснюються відповідним диспетчерським органом;

диспетчерське обслуговування підходу - approach control service - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів ПС, що прибувають або вилітають;

диспетчерське обслуговування повітряного руху (управління

диспетчерське обслуговування повітряного руху (управління повітряним рухом) - air traffic control service - обслуговування, що здійснюється з метою:

запобігання зіткненням між ПС;

запобігання зіткненням ПС з перешкодами в зоні маневрування;

прискорення та підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

диспетчерський дозвіл - air traffic control clearance - дозвіл командир ПС діяти відповідно до умов, що встановлюються диспетчерським органом;

диспетчерський орган підходу - approach control unit - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів ПС, що прибувають або вилітають на один (з одного) або декілька (з декількох) аеродромів;

експлуатант аеродрому - aerodrome operator - юридична або фізична особа, яка забезпечує експлуатацію аеродрому;

загальний повітряний рух - general air traffic (GAT) - польоти ПС, що виконуються за цивільними правилами і процедурами та/або стандартами і рекомендованою практикою ІКАО;

злітно-посадкова смуга - runway - визначена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, підготовлена для посадки та зльоту ПС;

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

зона маневрування - manoeuvring area - частина аеродрому, крім перонів, призначена для зльоту, посадки та руління ПС;

інформація про рух - traffic information - інформація, що надається органом ОНР екіпажу ПС з метою попередження його про інші відомі ПС або ПС, які можуть перебувати недалеко від його місцезнаходження або зазначеного маршруту польоту, що допомагає екіпажу запобігати зіткненню;

кінцева смуга гальмування - stopway - визначена підготовлена прямокутна ділянка земної поверхні, розташована в кінці наявної довжини розбігу, яка придатна для зупинки ПС у випадку перерваного зльоту;

кінцеве заходження на посадку - final approach - та частина процедури заходження на посадку за приладами, що починається у визначеній точці чи пункті кінцевого заходження на посадку, або, якщо така точка чи пункт не визначені, наприкінці виконання останнього розвороту за методами "procedure turn", "base turn" або "inbound turn of a racetrack", якщо такі процедури передбачені, або в пункті виходу на кінцевий трек, що визначений процедурами заходження на посадку, та закінчується в пункті навколо аеродрому, від якого може бути виконано посадку або повинна починатися процедура в разі невдалого заходження на посадку;

командир ПС - pilot-in-command - пілот, який призначений експлуатантом або власником ПС (у випадку авіації загального призначення) виконувати обов'язки командира та відповідати за безпечне виконання польоту;

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

краща ЗПС - позначення найбільш придатної у цей час ЗПС з урахуванням напрямку та швидкості приземного вітру та інших факторів, таких як схеми руління на аеродромі та ЗПС, які в цей самий час використовуються іншими ПС;

льотна смуга - runway strip - визначена ділянка, яка складається із ЗПС та кінцевої смуги гальмування (за наявності) і призначена для зменшення ризику пошкодження ПС, які викочуються за межі ЗПС, та захисту ПС, які пролітають над нею, під час виконання зльоту або посадки;

місце очікування біля ЗПС - runway-holding position - визначене місце, призначене для захисту ЗПС, поверхні обмеження перешкод або критичної/чутливої зони ILS/MLS, у якому ПС, що здійснюють руління, та транспортні засоби повинні зупинитися й очікувати, якщо немає іншої вказівки від АДВ (в радіотелефонній фразеології для позначення місця очікування біля ЗПС використовується слово "ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ" ("HOLDING POINT"));

місцеві інструкції - local instructions - інструкції, які визначають процедурні питання з виконання польотів, зокрема з прибуття, відправлення та руху ПС на аеродромі, з якого (на який) планується виліт (приліт);

наземний аеронавігаційний вогонь - aeronautical ground light - будь-який вогонь, крім вогнів, встановлених на ПС, який призначено для використання як аеронавігаційний засіб;

неконтрольований аеродром - uncontrolled aerodrome - аеродром, на якому не забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху;

несанкціонований виїзд на ЗПС - runway incursion - будь-яка подія на аеродромі, пов'язана з небажаною присутністю ПС, транспортного засобу або особи на захищеній ділянці поверхні, призначеної для виконання ПС посадки та зльоту;

операційний повітряний рух - operational air traffic (OAT) - польоти, на які не поширюються положення, встановлені для загального повітряного руху (GAT), і які виконуються відповідно до правил і процедур, визначених відповідними уповноваженими органами;

орган AFIS - AFIS unit - орган, призначений для забезпечення польотно-інформаційного та аварійного обслуговування на аеродромі AFIS;

перон - apron - визначена ділянка сухопутного аеродрому, призначена для розміщення ПС з метою посадки або висадки пасажирів, завантаження або розвантаження пошти чи вантажів, заправки, стоянки або технічного обслуговування;

план польоту - flight plan - установлені відомості про намічений політ або частини польоту ПС, які надаються органам ОНР;

політ за ПВП - VFR flight - політ, що виконується відповідно до ПВП;

політ за ППП - IFR flight - політ, що виконується відповідно до ППП;

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

польотно-інформаційне обслуговування на аеродромі - aerodrome flight information service - обслуговування, метою якого є надання консультацій та інформації для забезпечення безпечного й ефективного виконання польотів на аеродромі;

пориг ЗПС - threshold - початок ділянки ЗПС аеродрому, що збігається з її торцем і може використовуватися для посадки ПС;

посадкова площа - landing area - частина робочої площі, яка призначена для посадки та зльоту ПС;

потенційно небезпечне місце - hot spot - визначене місце на робочій площі аеродрому, на якому в минулому сталися зіткнення або несанкціонований виїзд на ЗПС чи існує потенційний ризик їх виникнення та перебування на якому вимагає підвищеної уваги пілотів та водіїв транспортних засобів;

приладові метеорологічні умови - instrumental meteorological conditions (IMC) - метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, які є нижчими за значення, які встановлені для візуальних метеорологічних умов;

процедура в разі невдалого заходження на посадку - missed approach procedure - процедура, що повинна виконуватися, якщо заходження на посадку не може бути продовжене;

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

робоча ЗПС - одна або декілька ЗПС, які на цей час розглядаються АДВ як найбільш придатні для використання ПС тих типів, які, як передбачається, здійснюватимуть посадку або зліт на цьому аеродромі (одну або декілька ЗПС може бути призначено як робочу ЗПС для ПС, які прибувають або вилітають);

робоча площа - movement area - частина аеродрому, призначена для зльоту, посадки та руління ПС, яка складається із зони маневрування та перону (перонів);

руліжна доріжка - taxiway - визначений шлях на сухопутному аеродромі, встановлений для руління ПС та призначений для з'єднання однієї частини аеродрому з іншою, який включає маршрут руління ПС на стоянку/зі стоянки (частину перону, позначену як РД та призначену тільки для забезпечення доступу до стоянок ПС), перону РД (частину системи РД, розташовану на пероні та призначену для забезпечення безперешкодного маршруту руління вздовж перону), швидкісну РД (РД, яка з'єднана із ЗПС під гострим кутом та дає змогу ПС, що здійснили посадку, виконувати сходження зі ЗПС із вищою швидкістю, ніж та, яка досягається на інших РД,

призначених для звільнення ЗПС, та тим самим скорочувати час перебування ПС на ЗПС);

руління - taxiing - рух ПС поверхнею аеродрому за допомогою власної тяги, за винятком зльоту та посадки;

руління у повітрі - air-taxiing - рух вертольота або ПС над поверхнею аеродрому із вертикальним зльотом та посадкою, зазвичай в умовах дії ефекту землі на висоті менше ніж 8 м (25 футів) та із швидкістю менше ніж 37 км/год (20 вузлів). Фактична відносна висота може змінюватися, а деяким вертольотам може знадобитися виконувати руління у повітрі на висоті більше ніж 8 м (25 футів) над поверхнею землі для зменшення турбулентності в умовах дії ефекту землі або з метою забезпечення запасу висоти для вантажу на зовнішній підвісці;

спеціальний політ за ПВП - special VFR flight - політ за ПВП, виконання якого у диспетчерській зоні дозволено органом ОНР у гірших метеорологічних умовах, ніж візуальні метеорологічні умови; схема руління на аеродромі - aerodrome taxi circuit - маршрут руху ПС у зоні маневрування;

точка приземлення - touchdown - точка, в якій номінальна глисада перетинається із ЗПС. Термін "точка приземлення" означає лише точку відліку, а не точку, в якій ПС фактично торкнеться ЗПС;

цивільний аеродром - civil aerodrome - аеродром, що призначений для використання ПС цивільної авіації і занесений до Державного реєстру цивільних аеродромів України. До цивільних аеродромів належать також аеродроми спільного базування та спільного використання;

черговість заходження на посадку - approach sequence - послідовність, у якій двом або більше ПС дозволяється виконувати заходження на посадку на аеродром.

## II. Загальні засади організації обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України

2.1. За видами обслуговування повітряного руху цивільні аеродроми України поділяються на контрольовані аеродроми та неконтрольовані аеродроми.

Неконтрольовані аеродроми поділяються на неконтрольовані аеродроми AFIS та неконтрольовані аеродроми, на яких не надається AFIS.

2.2. На контрольованих аеродромах надається аеродромне диспетчерське обслуговування, польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування.

2.3. Обслуговування повітряного руху на контрольованих аеродромах надається АДВ.

2.4. Для забезпечення аеродромного диспетчерського обслуговування ПС, які прибувають на контрольовані аеродроми або вилітають з контрольованих аеродромів, встановлюються CTR.

2.5. На аеродромах AFIS надається польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування.

2.6. Обслуговування повітряного руху на аеродромах AFIS надається органами польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі (далі - органи AFIS).

2.7. Для забезпечення польотно-інформаційного та аварійного обслуговування ПС, які прибувають або вилітають з аеродромів AFIS, встановлюються AFIZ.

2.8. Бічні та вертикальні межі AFIZ встановлюються з урахуванням експлуатаційних потреб та місцевих умов (встановлених схем аеродромного руху, видів польотів, які виконуються на аеродромі, тощо).

2.9. Для забезпечення захисту ПС, які прибувають або вилітають з неконтрольованих аеродромів, на яких не надається AFIS, встановлюються ATZ.

2.10. Бічні та вертикальні межі ATZ встановлюються з урахуванням експлуатаційних потреб та місцевих умов (встановлених схем аеродромного руху, видів польотів, які виконуються на аеродромі, тощо).

### III. Організація надання обслуговування повітряного руху за розкладом

3.1. Виходячи з потреб користувачів повітряного простору та операційних можливостей органу ОНР, на аеродромі може бути організовано надання обслуговування повітряного руху за розкладом:

а) у період інтенсивних польотів ПС аеродром функціонує як контрольований аеродром і ОНР надається АДВ;

б) у період епізодичних польотів ПС аеродром функціонує як неконтрольований аеродром і на аеродромі може надаватися або не надаватися AFIS.

3.2. Види обслуговування повітряного руху на аеродромі та періоди, протягом яких надається кожний вид обслуговування, визначаються Державною авіаційною адміністрацією та публікуються у Збірнику аеронавігаційної інформації.

### IV. Функції аеродромних диспетчерських вишок

4.1. АДВ повинні надавати інформацію та видавати дозволи ПС, які перебувають під їх контролем, для підтримання безпечного, впорядкованого та прискореного потоку ПС на аеродромі або навколо нього і з метою запобігання зіткненням між:

ПС, які виконують політ у встановленій зоні відповідальності АДВ, включно з аеродромними колами польотів;

ПС, які рухаються зоною маневрування аеродрому;

ПС, які виконують посадку або зліт;

ПС та транспортними засобами, які рухаються зоною маневрування аеродрому;

ПС у зоні маневрування та наявними у цій зоні перешкодами.

4.2. Диспетчери АДВ повинні постійно спостерігати за всіма польотами над аеродромом та навколо нього, а також за рухом транспортних засобів та людей у зоні маневрування аеродрому. Спостереження проводять візуально із застосуванням в умовах низької видимості систем спостереження ОНР (за наявності). Рух повинен контролюватися відповідно до вимог, встановлених цими Правилами та документами відповідного повноважного органу ОНР.

Якщо у диспетчерській зоні розташовані інші аеродроми, рух на всіх аеродромах у межах такої зони має бути скоординовано таким чином, щоб уникнути виникнення конфліктів під час польотів за аеродромними колами польотів кожного аеродрому.

4.3. Функції АДВ можуть виконуватися на таких робочих місцях: робоче місце TOWER (PM TWR). Диспетчер АДВ (PM TWR), як правило, відповідає за операції на ЗПС та за ПС, які виконують польоти у зоні відповідальності АДВ;

робоче місце GROUND (PM GND). Диспетчер АДВ (PM GND), як правило, відповідає за наземний рух у зоні маневрування, за винятком ЗПС;

робоче місце DELIVERY (PM DLV). Диспетчер DELIVERY (PM DLV), як правило, відповідає за передавання дозволів на запуск двигунів та диспетчерських дозволів на виліт ПС, які вилітають за ППП.

4.4. У разі якщо одночасно використовуються паралельні або майже паралельні ЗПС, за операції на кожній ЗПС повинні відповідати окремі диспетчери АДВ.

4.5. АДВ відповідають за сповіщення керівника пошуково-рятувальних робіт та підрозділів аварійно-рятувальної команди аеродрому (аеропорту), у разі якщо:

на аеродромі або навколо аеродрому сталася авіаційна подія;

отримано інформацію щодо загрози або можливості виникнення загрози безпеці ПС, відповідальність за контроль над яким переходить або перейде до АДВ;

про це надійшов запит від екіпажу ПС;

в інших випадках, якщо це вважається необхідним або бажаним.

4.6. Правила та порядок сповіщення підрозділів аварійно-рятувальних служб та посадових осіб, що залучаються до організації і проведення операцій з пошуку та рятування, зазначаються у відповідному плані заходів на випадок аварійних обставин з ПС на аеродромі.

такий план повинен передавати тип інформації, яку слід надавати аварійно-рятувальним службам, включно із зазначенням типу ПС, виду аварійної ситуації, а також, за наявності такої інформації, надання відомостей про кількість осіб на борту ПС та наявність на ньому будь-яких небезпечних вантажів.

4.7. АДВ повинні повідомляти відповідний РДЦ та КЦПР про ПС, яке не виходить на зв'язок після передачі його під контроль АДВ, або радіозв'язок з яким втрачено після початкового встановлення зв'язку, або яке не виконало посадку протягом п'яти хвилин після розрахункового часу посадки.

4.8. У разі відмови або порушення у роботі засобів та обладнання АДВ повинні негайно сповіщати відповідні служби згідно з вимогами місцевих інструкцій щодо будь-якої відмови або порушення у роботі будь-якого обладнання, вогнів або інших приладів, встановлених на аеродромі з метою регулювання аеродромного руху, орієнтування екіпажів ПС або забезпечення надання ОПР.

## V. Вибір робочої злітно-посадкової смуги

5.1. Як правило, ПС виконує посадку або злітає проти вітру, якщо вимоги щодо безпеки польотів, конфігурація ЗПС, метеорологічні умови та наявні інструментальні процедури заходження на посадку за приладами або повітряна обстановка не визначають протилежний напрямок як більш прийнятний. При цьому, визначаючи робочу ЗПС, АДВ повинна поряд із напрямком та швидкістю вітру враховувати також інші відповідні фактори, зокрема аеродромні кола польотів, довжину ЗПС, а також наявні засоби заходження на посадку.

5.2. ЗПС для зльоту або посадки відповідно до типу операцій може бути призначена з метою зменшення рівня шуму, що досягається по можливості використанням тих ЗПС, які дають змогу ПС уникати польотів над зонами, чутливими до рівня шуму, під час початкового етапу вильоту та етапу кінцевого заходження на посадку в разі прибуття.

5.3. ЗПС, які не обладнані відповідним наведенням за глісадою (наприклад ILS) або системою візуальної індикації глісади для використання у візуальних метеорологічних умовах, не повинні призначатися для виконання посадок з метою зменшення рівня шуму.

5.4. Командир ПС з міркувань безпеки польотів може відмовитися від використання ЗПС, яка була запропонована з метою зменшення рівня шуму.

5.5. Зменшення рівня шуму не повинно бути визначальним фактором для призначення ЗПС за таких умов:

якщо поверхня ЗПС зазнає несприятливого впливу снігу, сльоти, льоду, води, бруду, гуми, мастил або інших речовин;

якщо спостерігається або прогнозується зсув вітру чи очікується, що грозова діяльність може вплинути на заходження на посадку або виліт;

якщо бічна складова вітру, включно з поривами, перевищує 28 км/год (15 вузлів) або попутна складова вітру, включно з поривами, перевищує 9 км/год (5 вузлів).

5.6. Зменшення рівня шуму не повинно бути визначальним фактором призначення ЗПС для посадки за умов:

якщо нижня межа хмар нижче ніж 150 м (500 футів) над перевищенням аеродрому чи видимість менше ніж 1900 м;

якщо заходження на посадку вимагає використання мінімумів, значення вертикальної видимості яких вище від перевищення аеродрому на 100 м (300 футів) та більше, та відстань до нижньої межі хмар не менше ніж 240 м (800 футів) над перевищенням аеродрому або видимість менше ніж 3000 м.

5.7. Зменшення рівня шуму не повинно бути визначальним фактором призначення ЗПС для зльоту, якщо видимість менше ніж 1900 м.

## VI. Інформація щодо польотів повітряних суден, яка надається аеродромними диспетчерськими вишками



6.1. Інформацію щодо надання польотно-інформаційних повідомлень наведено у Повідомленнях щодо обслуговування повітряного руху - Авіаційних правилах України, частина 85, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 25.03.2002 N 199 ( з0354-02 ), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10.04.2002 за N 354/6642.

6.2. Початковий виклик АДВ від ПС, якому надається аеродромне диспетчерське обслуговування, повинен містити:

позначення станції, що викликається;  
позивний, а для ПС, які за категорією турбулентності у сліді належать до категорії важких, - слово "HEAVY/ТЯЖЕЛЫЙ";  
місцезнаходження;  
додаткові елементи, встановлені повноважним органом ОПР.

6.3. Вимоги щодо початкового виклику АДВ ПС, яке перебуває в повітрі, наведено у підпункті 4.11.3 розділу 4 Дос 4444 ІКАО.

## VII. Процедури запуску двигунів

7.1. До запуску двигунів та на запит екіпажу ПС надається очікуваний час зльоту, якщо не встановлено процедури запуску двигунів за часом.

7.2. Процедури запуску двигунів за часом встановлюються у разі потреби з метою уникнення скупчення та затримок ПС у зоні маневрування аеродрому або, якщо це потрібно, для дотримання процедур АТФМ.

Процедури запуску двигунів за часом зазначаються у місцевих інструкціях і встановлюють порядок розрахунку та повідомлення ПС, що вилітають, часу запуску двигунів.

7.3. Якщо на ПС поширюються заходи АТФМ, таке судно слід інформувати щодо часу запуску двигунів відповідно до призначеного СТОТ.

7.4. Якщо передбачається, що тривалість затримки ПС, яке вилітає, не перевищуватиме більше ніж на 15 хвилин ЕОВТ, такому ПС слід дозволити запуск двигунів на його власний розсуд.

Якщо передбачається, що тривалість затримки ПС, яке вилітає, перевищить на 15 хвилин ЕОВТ, диспетчер АДВ має повідомити екіпажу ПС, який запитує дозвіл на запуск двигунів, розрахунковий час запуску двигунів.

7.5. Дозвіл на запуск двигунів не надається у випадках, визначених відповідним повноважним органом ОПР.

Відмова в наданні дозволу на запуск двигунів може обґрунтуватися відсутністю дозволу на виконання польоту, припиненням польотів за ПВП у диспетчерській зоні, якщо це стосується польоту за ПВП, тощо.

У разі якщо дозвіл на запуск двигунів не надається, екіпаж ПС має бути поінформовано щодо причини такої відмови.

## VIII. Надання аеродромної та метеорологічної інформації

8.1. Перед початком руління для зльоту ПС надаються у наведеній нижче послідовності такі елементи інформації (за винятком елементів, про які відомо, що вони вже отримані ПС):

робоча ЗПС (інформація щодо робочої ЗПС надається незалежно від того, чи була така інформація отримана ПС раніше);  
напрямок та швидкість приземного вітру та їх значні зміни;  
дані для встановлення висотоміра за тиском QNH та додатково (на регулярній основі, якщо це передбачено місцевими інструкціями, або на запит екіпажу ПС) дані для встановлення висотоміра за тиском QFE;  
температура повітря на робочій ЗПС для газотурбінних ПС;  
видимість у напрямку зльоту та початкового набору висоти, якщо вона менше ніж 10 км, або, у відповідних випадках, значення RVR на робочій ЗПС;  
точний час (за запитом екіпажу ПС).

8.2. Перед зльотом ПС надається інформація щодо будь-яких значних змін напрямку та швидкості приземного вітру, температури повітря, видимості або значення дальності видимості на ЗПС, а

також особливих метеорологічних умов у зоні зльоту та набору висоти, за винятком випадків, коли відомо, що ПС вже отримало цю інформацію.

До особливих метеорологічних умов належать наявність чи очікувана поява у зоні зльоту та набору висоти купчасто-дощової хмарності або грози, помірної або сильної турбулентності, зсуву вітру, граду, помірного або сильного зледеніння, шквалу, переохолоджених опадів, сильних гірських хвиль, піщаних або пилових бур, хуртовини, смерчу або водяного смерчу.

8.3. Перед входженням до аеродромного кола польотів або до початку заходження на посадку ПС надаються у наведеній нижче послідовності такі елементи інформації (за винятком елементів, інформація щодо яких вже отримана ПС):

робоча ЗПС (інформація щодо робочої ЗПС надається незалежно від того, чи була така інформація отримана ПС раніше);

напрямок та швидкість приземного вітру та їх значні зміни;

дані для встановлення висотоміра за тиском QNH та додатково (на регулярній основі, якщо це передбачено місцевими інструкціями, або на запит екіпажу ПС) дані для встановлення висотоміра за тиском QFE.

Зазначена в пунктах 8.1 та 8.3 метеорологічна інформація повинна відповідати критеріям, встановленим для складання регулярних та спеціальних метеорологічних зведень, які наведено у Повідомленнях щодо обслуговування повітряного руху - Авіаційних правилах України, частина 85, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 25.03.2002 № 199 ( з0354-02 ), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10.04.2002 за № 354/6642.

#### IX. Інформація щодо основного місцевого руху

9.1. Основним місцевим рухом вважається рух будь-яких ПС, транспортних засобів або персоналу в зоні маневрування чи поблизу неї або рух навколо аеродрому, який може створювати небезпеку для відповідного ПС.

9.2. Інформація щодо основного місцевого руху повинна своєчасно надаватися безпосередньо диспетчером АДВ або органом, який надає диспетчерське обслуговування підходу, у разі якщо диспетчер АДВ вважає, що така інформація є необхідною для забезпечення безпеки польотів, або на запит екіпажу ПС.

9.3. Опис основного місцевого руху надається таким чином, щоб полегшити його ідентифікацію.

#### X. Несанкціонований виїзд на злітно-посадкову смугу або перешкоди на злітно-посадковій смузі

10.1. У разі якщо диспетчер АДВ після видачі дозволу на зліт або посадку отримує інформацію (в результаті візуального спостереження або з інших джерел) про зайнятість ЗПС, або про неминучу можливість зайняття ЗПС, або про наявність будь-якої іншої перешкоди на ЗПС чи поблизу неї, яка може вплинути на безпеку польоту ПС, яке виконує зліт або посадку, він повинен:

скасувати дозвіл на зліт для ПС, що вилітає;

надати ПС, яке виконує заходження на посадку, вказівку щодо виходу на друге коло або виконання процедури в разі невдалого заходження на посадку;

у будь-якому випадку інформувати екіпаж ПС щодо зайнятості ЗПС або наявності перешкоди та її розташування відносно ЗПС, при цьому пілотам та диспетчерам АДВ слід враховувати, що:

тварини та зграї птахів також можуть бути перешкодами для виконання операцій на ЗПС;

перерваний зліт або вихід на друге коло після приземлення можуть призвести до викочування ПС за межі ЗПС;

вихід на друге коло, який виконується з малої висоти, може призвести до зіткнення хвостової частини фюзеляжу з поверхнею.

10.2. Відповідно до положень пункту 2.4 Додатка 2 до Чиказької конвенції ( 995\_038, 995\_655 ) командир ПС має право діяти на власний розсуд.

10.3. Після будь-якої події, пов'язаної з наявністю перешкоди на ЗПС або несанкціонованим зайняттям ЗПС пілоти та диспетчери

на ЗПС або несакціонованим запланованим ЗПС, пілоти та диспетчери АДВ повинні скласти звіт про інцидент під час повітряного руху за формою звіту про інцидент під час повітряного руху ІКАО.

#### XI. Невпевненість щодо місцезнаходження в зоні маневрування

11.1. Пілот, який має сумніви щодо місцезнаходження ПС у зоні маневрування, повинен негайно зупинити ПС та одночасно повідомити відповідний орган ОНР щодо обставин, які склалися (включно з останнім відомим місцезнаходженням).

11.2. У разі якщо пілот має сумніви щодо місцезнаходження ПС у зоні маневрування, проте усвідомлює, що ПС перебуває на ЗПС, він повинен негайно повідомити відповідний орган ОНР щодо обставин, які склалися (включно з останнім відомим місцезнаходженням), по можливості визначити найближчу придатну РД, якомога швидше звільнити ЗПС, якщо не отримано інших вказівок від органу ОНР, та після цього зупинити ПС.

11.3. Водій транспортного засобу, який має сумніви щодо місцезнаходження транспортного засобу в зоні маневрування, повинен негайно повідомити відповідний орган ОНР щодо обставин, які склалися (включно з останнім відомим місцезнаходженням), одночасно, якщо немає інших вказівок від органу ОНР, якомога швидше звільнити посадковий майданчик (площу), РД або іншу частину зони маневрування на безпечну відстань та після цього зупинити транспортний засіб.

11.4. У разі якщо диспетчеру АДВ стає відомо, що ПС або транспортний засіб втратили орієнтування або мають сумніви щодо свого місцезнаходження в зоні маневрування, він повинен негайно вжити відповідних заходів для забезпечення безпеки польотів та надання допомоги ПС або транспортному засобу у визначенні їх місцезнаходження.

#### XII. Небезпека, пов'язана із турбулентністю у сліді та реактивним струменем

12.1. Реактивний струмінь та струмінь повітря від гвинта можуть створити локальний потік повітря, сила якого може бути достатньою для заподіяння шкоди іншим ПС, транспортним засобам або персоналу, які перебувають у зоні його впливу.

12.2. Диспетчери АДВ повинні в разі потреби застосовувати мінімуми ешелонування, пов'язані з турбулентністю у сліді. Якщо відповідальність за уникнення турбулентності в сліді покладається на командира ПС, диспетчери АДВ повинні по можливості повідомити ПС щодо очікуваної появи небезпеки, пов'язаної з турбулентністю в сліді.

12.3. Видаючи дозволи або передаючи вказівки, диспетчери АДВ повинні враховувати небезпеку, яка створюється реактивним струменем та струменем повітря від гвинта для ПС, які виконують руління, зліт або посадку, особливо в разі використання ЗПС, що перетинаються, а також для транспортних засобів та персоналу, які перебувають на аеродромі.

12.4. Диспетчери АДВ не несуть відповідальності за надання і точність інформації щодо появи небезпеки, пов'язаної із турбулентністю в сліді.

12.5. Інформація щодо небезпеки, пов'язаної із турбулентністю в сліді, наведена у розділі 5 другого тому Керівництва з планування обслуговування повітряного руху (Doc 9426 ІКАО).

#### XIII. Позаштатні конфігурація та стан повітряного судна

13.1. Диспетчер АДВ повинен негайно інформувати ПС про позаштатні конфігурацію або стан ПС, які він спостерігає або щодо яких він отримав повідомлення, в тому числі про шасі, які не випущені або частково випущені, та незвичну появу диму з будь-якої частини ПС.

13.2. На запит екіпажу ПС, який виконав зліт та передбачає

наявність пошкоджень ПС, диспетчер АДВ повинен надати інформацію щодо такого запиту до відповідних служб аеродрому для проведення негайної перевірки ЗПС, яка була використана для зльоту, та за її результатами невідкладно повідомити екіпаж ПС про те, чи було виявлено на ЗПС будь-які частини ПС або залишки птахів чи тварин.

XIV. Важлива інформація щодо стану аеродрому,  
яка надається аеродромними диспетчерськими вишками

14.1. Інформація, яка необхідна для забезпечення безпеки польотів ПС та стосується робочої площі аеродрому або будь-яких засобів, зазвичай пов'язаних з робочою площею, належить до важливої інформації щодо стану аеродрому.

14.2. Інформація щодо будівельних робіт на РД, яка не сполучається із робочою ЗПС, не є важливою інформацією для ПС, окрім тих, які можуть виконувати руління поблизу місця проведення таких будівельних робіт.

Однак якщо ПС мають рухатися тільки по ЗПС, то цей факт повинен розглядатися як важлива інформація щодо стану аеродрому для екіпажів ПС, які не обізнані з цим аеродромом.

Положення щодо надання повідомлень, які містять інформацію про умови на аеродромі, наведено у Повідомленнях щодо обслуговування повітряного руху - Авіаційних правилах України, частина 85, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 25.03.2002 N 199 ( з0354-02 ), зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10.04.2002 за N 354/6642.

До інших джерел отримання важливої інформації пілотами та диспетчерами АДВ належать повідомлення NOTAM, радіомовні передачі ATIS, радіомовні передачі, які не віднесено до типу VOLMET або ATIS, та відповідне маркування.

14.3. Важлива інформація щодо стану аеродрому повинна містити інформацію стосовно:

- будівельних або ремонтних робіт на робочій площі аеродрому або у безпосередній близькості до неї;
- нерівної або зруйнованої поверхні на ЗПС, РД або пероні незалежно від наявності відповідного маркування;
- снігу, сльоти або льоду на ЗПС, РД або пероні;
- води на ЗПС, РД або пероні;
- снігових кучугур або заметів поблизу ЗПС, РД або перону;
- інших тимчасових небезпек, включно із нерухомими ПС або птахами на землі чи в повітрі;
- відмови або нестійкого функціонування частини або всієї світлосигнальної системи аеродрому;
- будь-якої іншої відповідної інформації.

14.4. Відповідальність АДВ стосовно надання важливої інформації щодо стану перонів із урахуванням вимог пунктів 14.1-14.3 цих Правил обмежується наданням ПС інформації, яку отримано від служби аеродрому, відповідальної за перони.

14.5. Важлива інформація щодо стану аеродрому повинна надаватися кожному ПС, за винятком випадків, коли відомо, що ПС вже отримало цю інформацію повністю або частково з інших джерел.

Така інформація повинна надаватися завчасно, щоб ПС мало змогу відповідним чином її використати, а опис небезпеки має викладатися якомога точніше.

14.6. У разі якщо диспетчер АДВ отримує інформацію або самостійно спостерігає умови, щодо яких раніше не надходило жодних повідомлень та які можуть вплинути на безпеку ПС у зоні маневрування, він має проінформувати про це відповідну службу аеродрому і припинити операції на цій частині зони маневрування до отримання вказівок від відповідної служби аеродрому.

XV. Контроль аеродромного руху

15.1. В аеродромному колі польотів та на схемі руління встановлюються такі позиції ПС, перебуваючи у яких ПС, як правило, отримують дозволи від АДВ, а саме:

позиція 1 - ПС запитує дозвіл на руління для вильоту, і йому надаються інформація щодо робочої ЗПС та дозвіл на руління;

позиція 2 - за наявності конфліктуючого руху ПС утримується на цій позиції, на якій за потреби також виконується перевірка

двигунів перед зльотом;

позиція 3 - надається дозвіл на зліт, якщо такий дозвіл не було надано на позиції 2;

позиція 4 - надається дозвіл на посадку, якщо це практично можна здійснити;

позиція 5 - надається дозвіл на руління до перону;

позиція 6 - у разі потреби надається інформація щодо руління до місця стоянки.

Схема встановлених позицій ПС у зоні видимості АДВ наведена у додатку 1 ( за979-10 ).

15.2. У разі наближення ПС до вказаних позицій на такі судна слід звертати особливу увагу, щоб можна було негайно видати їм відповідний дозвіл.

15.3. Усі дозволи по можливості слід видавати, не чекаючи виклику від ПС.

15.4. Оскільки оглядовість із кабіни екіпажу ПС, як правило, обмежена, вказівки та інформація, які надаються диспетчером і вимагають від екіпажу ПС візуального виявлення, розпізнання та спостереження, мають бути зрозумілими, точними та повними.

15.5. ПС, які виконують заходження на посадку за приладами, входять, як правило, до кола польотів на посадковій прямій, за винятком випадків виконання візуального маневрування для виходу на робочу ЗПС.

#### XVI. Управління рухом повітряних суден, які виконують руління у зоні маневрування аеродрому

16.1. Перш ніж видати дозвіл на руління, диспетчер повинен визначити місце стоянки ПС. Дозвіл на руління повинен містити чіткі вказівки та відповідну інформацію для надання допомоги екіпажу ПС у додержанні правильних маршрутів руління з метою уникнення зіткнень з іншими ПС або об'єктами та запобігання несанкціонованому виїзду ПС на робочу ЗПС.

16.2. Якщо у дозволі на руління зазначається межа руління, яка розміщується за межами ЗПС, такий дозвіл повинен містити чітку вказівку на перетин ЗПС або на очікування перед цією ЗПС.

16.3. Стандартні маршрути руління повинні мати відповідні позначення та використовуватися у дозволах на руління.

Стандартні маршрути руління, які використовуються на аеродромі, повинні в разі потреби публікуватися у відповідних розділах Збірника аеронавігаційної інформації України.

Якщо стандартні маршрути руління не опубліковано, маршрут руління повинен по можливості зазначатися за допомогою позначень РД та ЗПС.

16.4. ПС, яке виконує руління, повинна також надаватися інша інформація, яка стосується маршруту руління, наприклад щодо іншого ПС, за яким слід виконувати руління або якому слід поступитися дорогою.

16.5. З метою прискорення повітряного руху ПС можуть отримувати дозвіл на руління по робочій ЗПС за умови, що це не спричинить затримки інших ПС та не становитиме небезпеки для них. Якщо контроль над ПС, які виконують руління, здійснюється диспетчером АДВ (PM GND), а контроль за операціями на ЗПС - диспетчером АДВ (PM TWR), використання ЗПС ПС, яке здійснює руління, повинно бути скоординовано та дозволено диспетчером АДВ (PM TWR).

Зв'язок із відповідним ПС передається диспетчером АДВ (PM GND) диспетчеру АДВ (PM TWR) до вирулювання ПС на ЗПС.

16.6. У разі якщо диспетчер АДВ не може визначити візуально або за допомогою системи спостереження ОПР, чи звільнило ПС ЗПС, цьому ПС має бути надано вказівку доповісти про звільнення ЗПС. Доповідь про звільнення ЗПС повинна надаватися, коли ПС повністю перебуває за межами відповідного місця очікування біля ЗПС.

16.7. ПС не повинно очікувати біля ЗПС у місці, яке позташоване ближче, ніж місце очікування, за винятком випадків.

розроблено згідно з вимогами, що встановлені відповідними державними повноважними органами у галузі авіації.

16.8. У будь-яких випадках ПС не дозволяється вирулювати на робочу ЗПС для очікування, доки ПС, яке виконує посадку, не пройде над місцем передбачуваного очікування.

16.9. Розташування місць очікування відносно ЗПС визначено у главі 5 тому 1 Додатка 14 до Чиказької конвенції ( 995\_038, 995\_655 ). Метод організації очікування ПС наведено у додатку 2 ( за979-10 ).

#### XVII. Руління вертольотів

17.1. Положення цього розділу застосовуються, якщо вертольоту з колісним шасі або ПС з вертикальними зльотом та посадкою необхідно виконати руління по поверхні.

17.2. Якщо вертольоту потрібно переміститися над поверхнею на малій швидкості, зазвичай менше ніж 37 км/год (20 вузлів), та в умовах дії ефекту землі, йому може бути дозволено руління у повітрі.

17.3. Слід уникати видачі вертольотам та легким ПС вказівок щодо руління у безпосередній близькості до вертольотів, які також виконують руління, та враховувати вплив турбулентності, яка створюється вертольотами, що виконують руління, на легкі ПС, які прибувають або вилітають.

17.4. Вказівку щодо зміни частоти радіозв'язку не слід надавати вертольотам, якими керує один пілот і які перебувають у режимі висіння або руління у повітрі. Необхідні диспетчерські вказівки наступного органу ОНР мають по можливості надаватися шляхом ретрансляції доти, доки пілот не буде в змозі змінити частоту.

17.5. Під час руління по землі витрачається менше пального, ніж під час руління у повітрі, до того ж зменшується турбулентність у повітрі. Проте, за певних умов, наприклад на місцевості з вибоїстою, м'якою або нерівною поверхнею, із міркувань безпеки може застосовуватися руління у повітрі.

Під час руління у повітрі збільшуються витрати пального, а у великих та важких вертольотів значно підвищується спричинена ними турбулентність, яка виникає в умовах ефекту землі.

17.6. Більшістю легких вертольотів керує один пілот, при цьому керування такими вертольотами потребує постійної участі обох рук та ніг пілота, тому зміна частоти під час руління у повітрі може призвести до випадкового контакту із землею та наступної втрати контролю над управлінням вертольотом.

#### XVIII. Управління іншим рухом.

##### Рух у зоні маневрування аеродрому

18.1. Рух пішоходів та транспортних засобів у зоні маневрування аеродрому має здійснюватися з дозволу АДВ. Будь-які особи, у тому числі й водії транспортних засобів, повинні отримати від АДВ дозвіл на вхід до зони маневрування.

18.2. Незалежно від наявності дозволу вхід на ЗПС або льотну смугу чи зміна дозволеного виду діяльності потребують отримання додаткового дозволу АДВ.

18.3. Усі транспортні засоби та пішоходи повинні поступатися дорогою ПС, які виконують посадку, руління або зліт, за винятком аварійно-рятувальних транспортних засобів, які прямують для надання допомоги ПС, що перебуває в аварійному стані, та мають першочергове право на рух аеродромом. У такому разі увесь рух на аеродромі слід по можливості призупинити, доки не буде визначено, що просуванню аварійно-рятувальних транспортних засобів ніщо не заважає.

18.4. Під час виконання ПС посадки або зльоту іншим транспортним засобам не слід видавати дозвіл очікувати поблизу

роочою зПС олижче, нж:

у місці очікування біля ЗПС - у разі очікування у місці перетину РД та ЗПС;

в інших місцях - на відстані, що дорівнює відстані від місця очікування до ЗПС, встановленій на цьому аеродромі з урахуванням пунктів 16.7-16.9 цих Правил.

#### XIX. Вимоги до зв'язку та візуальні сигнали

19.1. На контрольованих аеродромах усі транспортні засоби, що використовуються у зоні маневрування аеродрому, повинні мати змогу підтримувати двосторонній радіозв'язок з АДВ.

Винятком є випадки, коли транспортний засіб використовується у зоні маневрування аеродрому епізодично та при цьому рухається у супроводі іншого транспортного засобу, який обладнано відповідними засобами зв'язку, або використовується згідно із заздалегідь підготовленим планом, який погоджено з АДВ.

19.2. У разі якщо персонал виконує будівельні або ремонтні роботи згідно із заздалегідь підготовленим планом, який погоджено з АДВ, застосування вимоги щодо наявності двостороннього радіозв'язку з АДВ не є обов'язковим.

19.3. Якщо вважається, що достатньо використання зв'язку за допомогою системи візуальних сигналів, або у разі відмови радіозв'язку та за наявності відповідного обладнання сигнали АДВ мають значення, наведені у додатку 3.

19.4. В аварійних ситуаціях або у випадках, коли зазначені у пункті 19.3 сигнали не спостерігаються, сигнал "Миготіння вогнями ЗПС і РД" повинен використовуватися на ЗПС та РД, які обладнані світлосистемою, та означати: "Звільнити ЗПС та спостерігати за світловим сигналом з АДВ".

#### XX. Контроль за рухом повітряних суден в аеродромному колі польотів

20.1. Управління рухом ПС в аеродромному колі польотів повинно здійснюватися з метою забезпечення мінімумів ешелонування, зазначених у пунктах 21.4, 22.1 та розділі XXIII цих Правил, за винятком таких випадків:

ПС, які виконують політ у складі групи, звільняються від дотримання мінімумів ешелонування відносно інших ПС групи;

ПС, які виконують політ у різних зонах або здійснюють операції на різних ЗПС на аеродромах, придатних до виконання одночасних зльотів та посадок, звільняються від дотримання мінімумів ешелонування.

Окремі ПС, які виконують польоти як операційний повітряний рух, можуть за певних обставин виконувати польоти без застосування встановлених мінімумів ешелонування.

20.2. Дозвіл на вхід до аеродромного кола польотів слід надавати ПС в усіх випадках, коли потрібно, щоб ПС наблизилося до посадкової площі відповідно до встановленого на цей час кола польотів, а повітряна обстановка наразі не дає змоги надати дозвіл на посадку. Залежно від обставин та повітряної обстановки ПС може бути дозволено вхід до аеродромного кола польотів у будь-якій його точці.

20.3. ПС, яке виконує заходження на посадку за приладами, дозвіл на посадку, як правило, надається відразу, якщо немає потреби у виконанні візуального маневрування.

20.4. Якщо ПС входить до аеродромного кола польотів без відповідного дозволу та своїми діями показує, що воно має намір здійснити посадку, такому ПС слід надати дозвіл на посадку.

Якщо дозволяють обставини, диспетчер може надати ПС, із якими він має зв'язок, вказівку поступитися цьому ПС з метою якнайшвидше усунути небезпеку, яка виникла внаслідок несанкціонованих дій.

Видача дозволу на посадку за будь-яких умов не повинна затримуватися на невизначений час.

20.5. За аварійних обставин може скластися ситуація, коли ПС увійде до аеродромного кола польотів та здійснить посадку без відповідного дозволу. Диспетчери АДВ мають усвідомлювати

можливість виникнення аварійної ситуації на борту такого ПС та надавати йому всю можливу допомогу.

20.6. Право першочерговості повинно надаватися:

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

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

ПС, які задіяні у пошукових та рятувальних операціях;

в інших випадках, передбачених відповідним державним повноважним органом у галузі авіації.

20.7. ПС, яке виконує посадку або перебуває на кінцевому етапі заходження на посадку, повинно, як правило, мати пріоритет щодо ПС, яке має намір виконати зліт з тієї самої ЗПС або із ЗПС, яка перетинає ЗПС, на яку виконується посадка.

XXI. Управління рухом повітряних суден, які вилітають

21.1. ПС, які вилітають, повинні, як правило, отримувати дозволи на зліт у тій черговості, в якій вони готові до зльоту, за винятком випадків, коли для забезпечення максимальної кількості вильотів із найменшою середньою затримкою така черговість не дотримується.

21.2. До факторів, які повинні враховуватися під час визначення черговості вильотів, належать, зокрема:

типи ПС та їх відповідні льотно-технічні характеристики;

маршрути, якими ПС прямуватимуть після зльоту;

встановлені мінімальні інтервали для зльоту;

необхідність застосування мінімумів турбулентності у сліді;

наявність ПС, які мають пріоритет під час зльоту;

наявність ПС, на які поширюються вимоги АТФМ.

21.3. Пілот та експлуатант ПС, на яке поширюються вимоги АТФМ, несуть відповідальність за забезпечення готовності ПС до своєчасного початку руління для дотримання необхідного часу зльоту.

Пілот та експлуатант ПС повинні враховувати, що у разі встановлення черговості вильотів, яка обумовлена конфігурацією РД, змінювання такої черговості надалі може бути ускладненим або взагалі неможливим.

21.4. ПС, що вилітає, як правило, не дозволяється виконувати зліт доти, доки попереднє ПС не перетне кінця робочої ЗПС або не почне розворот чи доки всі попередні ПС, що виконують посадку, не звільнять робочої ЗПС, за винятком випадків, передбачених розділом XXIII цих Правил. При цьому слід дотримуватися також вимог пункту 16.6 цих Правил.

Схема ешелонування ПС, що вилітають та прибувають, наведена в додатку 4 ( за979-10 ).

21.5. Категорії турбулентності ПС та мінімуми повздожнього ешелонування за часом з урахуванням турбулентності у сліді наведено у Дос 4444 ІКАО (Обслуговування повітряного руху).

21.6. ПС може бути видано дозвіл на зліт у випадку, якщо є обґрунтована впевненість у тому, що на момент початку зльоту дотримуватиметься мінімум ешелонування, зазначений у пункті 21.4 або розділі XXIII цих Правил.

21.7. Якщо перед зльотом необхідно передати диспетчерський дозвіл на виліт, дозвіл на зліт не повинен надаватися доти, доки диспетчерський дозвіл на виліт не буде передано та підтверджено ПС.

Диспетчерський дозвіл на виліт має бути без зволікання надіслано до АДВ після отримання від неї відповідного запиту або по можливості до отримання такого запиту.

21.8. За умови дотримання вимог пункту 21.7 цих Правил дозвіл на зліт повинен видаватися, коли ПС готове до зльоту та перебуває на ЗПС для зльоту або наближається до неї і коли повітряна обстановка дає змогу видати такий дозвіл.



Для зменшення ризику непорозуміння дозвіл на зліт повинен містити позначення ЗПС для зльоту.

21.9. З метою прискорення повітряного руху ПС до виходу на ЗПС може бути видано дозвіл на негайний зліт. Після отримання такого дозволу ПС повинно вирулювати на ЗПС та виконувати зліт без зупинення.

XXII. Управління рухом повітряних суден,  
які прибувають. Ешелонування повітряних суден,  
які прибувають та вилітають,  
під час використання однієї злітно-посадкової смуги

22.1. ПС, яке прибуває, як правило, не дозволяється перетинати поріг ЗПС на кінцевому етапі заходження на посадку доти, доки попереднє ПС, яке вилітає, не перетне іншого порога ЗПС або не почне виконання розвороту чи доки всі попередні ПС, які прибувають, не звільнять робочої ЗПС, за винятком випадків, передбачених розділом XXIII цих Правил. При цьому слід дотримуватися також вимог пункту 16.6 цих Правил.

Схема ешелонування ПС, що вилітають та прибувають, наведена в додатку 4 ( за979-10 ).

22.2. Мінімуми повздовжнього ешелонування застосовуються з урахуванням турбулентності у сліді.

Категорії турбулентності ПС наведені в Дос 4444 ІКАО (Обслуговування повітряного руху).

22.3. ПС може бути видано дозвіл на посадку у випадку, якщо є обґрунтована впевненість у тому, що на момент перетинання порога ЗПС дотримуватиметься мінімум ешелонування, зазначений у пункті 22.1 цих Правил або визначений згідно з вимогами розділу XXIII цих Правил.

22.4. Дозвіл на посадку не повинен надаватися до моменту перетину порога ЗПС попереднім ПС, що прибуває.

22.5. Дозвіл на посадку повинен містити позначення ЗПС для посадки.

22.6. Якщо потрібно або бажано прискорити рух ПС, ПС, яке виконує посадку, може бути надано вказівку щодо:

очікування після посадки біля перетину з іншою ЗПС;  
виконання посадки поза зоною приземлення на ЗПС (перельотом);  
звільнення ЗПС по зазначеній РД;  
прискорення звільнення ЗПС.

22.7. Надаючи ПС, яке виконує посадку, вказівки щодо маневрування під час виконання посадки та/або пробігу по ЗПС, диспетчер АДВ повинен враховувати тип ПС, довжину ЗПС, розташування РД, умови гальмування, які спостерігаються на ЗПС та РД, а також переважні метеорологічні умови.

ПС, яке належить до категорії ВАЖКИХ, не повинна надаватися вказівка щодо виконання посадки поза зоною приземлення на ЗПС.

22.8. Якщо командир ПС вважає, що він не в змозі виконати вказівку щодо маневрування під час виконання посадки та/або пробігу по ЗПС, він повинен негайно повідомити про це диспетчера.

22.9. У разі потреби, наприклад в умовах низької видимості, ПС, яке виконує посадку або руління, може бути надано вказівку доповісти про звільнення ЗПС після того, як ПС повністю звільнить відповідне місце очікування біля ЗПС.

Умовами низької видимості вважаються такі умови, за яких зону маневрування аеродрому або її частину неможливо візуально проконтролювати з АДВ.

XXIII. Скорочені мінімуми ешелонування  
на злітно-посадковій смузі для повітряних суден,  
які використовують одну злітно-посадкову смугу

23.1. Відповідний повноважний орган ОПР після проведення задокументованої оцінки безпеки польотів, яка свідчить про можливість дотримання прийняттого рівня безпеки польотів, та консультацій з експлуатантами може встановлювати скорочені

консультації з експлуатантами може встановлювати скорочені мінімуми порівняно із зазначеними у пунктах 21.4 та 22.1 цих Правил.

Оцінка безпеки польотів має проводитися для кожної ЗПС, щодо якої заплановано застосовувати скорочені мінімуми, при цьому враховуються такі фактори:

довжина ЗПС;

взаємне розташування частин аеродрому;

типи/категорії ПС, які виконують польоти з використанням цієї ЗПС.

23.2. Усі процедури, які стосуються скорочених мінімумів ешелонування на ЗПС, публікуються у Збірнику аеронавігаційної інформації та зазначаються у робочих інструкціях органів ОНР. Диспетчери повинні пройти належну підготовку з питань застосування таких процедур.

23.3. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС застосовуються тільки вдень - у період, який починається через 30 хвилин після сходу сонця та закінчується за 30 хвилин до заходу сонця за місцевим часом.

23.4. З метою застосування скороченого ешелонування на ЗПС ПС класифікуються таким чином:

ПС категорії 1 - гвинтове ПС з одним двигуном та максимальною сертифікованою злітною масою 2000 кг або менше;

ПС категорії 2 - гвинтове ПС з одним двигуном та максимальною сертифікованою злітною масою більше ніж 2000 кг, але менше ніж 7000 кг або гвинтове ПС з двома двигунами з максимальною сертифікованою злітною масою менше ніж 7000 кг;

ПС категорії 3 - усі інші ПС.

23.5. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС не застосовуються між ПС, що вилітає, та попереднім ПС, яке виконує посадку.

23.6. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС повинні застосовуватися за умови дотримання таких вимог:

застосовуються мінімуми ешелонування за наявності турбулентності у сліді;

видимість становить не менше ніж 5 км, а висота нижньої межі хмарності - не менше ніж 300 м (1000 футів);

складова попутного вітру не перевищує 2 м/с (5 вузлів);

наявність відповідних засобів, зокрема наземних орієнтирів, які допомагають диспетчеру оцінювати відстань між ПС. Застосовується система спостереження за наземним рухом, яка надає диспетчеру ОНР інформацію щодо місцезнаходження ПС, за умови, що дозвіл на експлуатацію такого обладнання передбачає проведення оцінки безпеки польотів з метою гарантії дотримання усіх передбачених операційних та експлуатаційних вимог;

забезпечується мінімальне ешелонування між двома ПС, які вилітають одне за одним, відразу після зльоту другого ПС;

інформація щодо повітряного руху надається екіпажу відповідного наступного ПС;

забруднення ЗПС, наприклад, льодом, сльотою, снігом, водою та іншими видами опадів не впливає на ефективність гальмування.

23.7. Скорочені мінімуми ешелонування на ЗПС, які можуть застосовуватися на аеродромі, визначаються для кожної окремої ЗПС.

23.8. У будь-якому разі інтервали ешелонування, що застосовуються, повинні бути не меншими за мінімуми, зазначені у пунктах 23.9 та 23.10 цих Правил.

23.9. Для ПС, які виконують посадку, застосовуються такі мінімуми:

ПС категорії 1, яке прямує позаду та виконує посадку, може перетинати поріг ЗПС, якщо попереднє ПС належить до категорії 1 або 2 та виконало посадку і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 600 м від порога ЗПС, рухається та буде звільняти ЗПС без розвороту у зворотному напрямку або виконало зліт і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 600 м від порога ЗПС;

ПС категорії 2, яке прямує позаду та виконує посадку, може перетинати поріг ЗПС, коли попереднє ПС належить до категорії 1

або 2 та виконало посадку і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 1500 м від порога ЗПС, рухається та буде звільняти ЗПС без розвороту у зворотному напрямку або виконало зліт і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 1500 м від порога ЗПС;

ПС, яке прямує позаду та виконує посадку, може перетинати поріг ЗПС, коли попереднє ПС категорії 3 виконало посадку і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 2400 м від порога ЗПС, рухається та буде звільняти ЗПС без розвороту у зворотному напрямку або виконало зліт і проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 2400 м від порога ЗПС.

23.10. Для ПС, які вилітають, застосовуються такі мінімуми:

ПС категорії 1 може бути надано дозвіл на зліт, якщо попереднє ПС, яке вилітає, належить до категорії 1 або 2, виконало зліт та проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 600 м від ПС, яке перебуває позаду;

ПС категорії 2 може бути надано дозвіл на зліт, якщо попереднє ПС, яке вилітає, належить до категорії 1 або 2, виконало зліт та проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 1500 м від ПС, яке перебуває позаду;

ПС може бути надано дозвіл на зліт, якщо попереднє ПС, яке вилітає, належить до категорії 3, виконало зліт та проминуло точку, розташовану на відстані щонайменше 2400 м від ПС, яке перебуває позаду.

23.11. Під час застосування скорочених мінімумів ешелонування на ЗПС слід розглядати можливість збільшення інтервалів ешелонування між ПС з одним двигуном, що мають високі льотно-технічні характеристики, та ПС категорій 1 та 2, які прямують попереду.

#### XXIV. Процедури виконання польотів в умовах низької видимості

24.1. Процедури управління наземним рухом в умовах низької видимості застосовуються у разі, якщо зону маневрування аеродрому або її частину неможливо візуально проконтролювати з АДВ.

Компоненти системи управління наземним рухом та контролю за ним і процедури виконання польотів в умовах низької видимості наведено у Керівництві з систем управління наземним рухом та контролю за ним (SMGCS) (Doc 9476 ICAO).

Додаткові вимоги, які застосовуються під час виконання заходжень на посадку за категоріями II та III, зазначено у пунктах 24.3-24.8 цих Правил.

24.2. Під час руху в зоні маневрування аеродрому в умовах видимості, які не дають змоги АДВ застосовувати візуальне ешелонування між ПС та між ПС і транспортними засобами, слід дотримуватися таких правил:

на перетині РД ПС або транспортному засобу, які перебувають на РД, не повинен надаватися дозвіл на очікування в місці, розташованому ближче до іншої РД, ніж місце очікування, позначене вогнями попереджувальної лінії, вогнями стоп-лінії або маркуванням місць перетинання РД, як це передбачено вимогами Додатка 14 до Чиказької конвенції ( 995\_038, 995\_655 );

відповідний повноважний орган ОНР встановлює повздовжній інтервал ешелонування під час руху по РД для кожного конкретного аеродрому. Такий інтервал має враховувати характеристики наявних засобів спостереження та контролю за наземним рухом, складність планування аеродрому і характеристики ПС, які виконують польоти на аеродромі.

24.3. Відповідний повноважний орган ОНР встановлює порядок виконання польотів в умовах низької видимості, який повинен застосовуватися під час запровадження та виконання заходжень на посадку за категоріями II і III, а також вильотів, якщо RVR менше ніж 550 м.

24.4. Запровадження процедур виконання польотів в умовах низької видимості повинно ініціюватися АДВ безпосередньо або з її участю.

24.5. АДВ повинна інформувати відповідний диспетчерський орган підходу (або відповідний районний диспетчерський центр) щодо

початку і припинення процедур виконання заходжень на посадку за категоріями II і III та польотів в умовах низької видимості.

24.6. Положення, що стосуються виконання процедур управління аеродромним рухом при виконанні заходжень на посадку в умовах низької видимості, мають містити:

значення RVR, з досягненням якого (яких) мають бути запроваджені процедури виконання польотів в умовах низької видимості;

мінімальні вимоги до обладнання ILS/MLS для забезпечення польотів за категоріями II та III;

опис іншого обладнання та засобів, які необхідні для забезпечення польотів за категоріями II і III, включно з наземними аеронавігаційними вогнями, за нормальним функціонуванням яких слід здійснювати контроль;

критерії та обставини, за яких характеристики обладнання ILS/MLS мають бути знижені нижче від рівня II і III категорій;

вимогу щодо негайного надання екіпажам ПС, диспетчерському органу підходу та іншим відповідним органам доповіді про будь-яку відмову обладнання або погіршення його характеристик.

24.7. За умов низької видимості мають проводитися спеціальні процедури контролю за рухом у зоні маневрування, у тому числі за:

місцями очікування біля ЗПС, які повинні використовуватися;

мінімальною відстанню між ПС, які прибувають та вилітають, для забезпечення захисту чутливих та критичних зон;

процедурами перевірки факту звільнення ЗПС ПС та транспортними засобами;

процедурами, які застосовуються для ешелонування ПС та транспортних засобів;

інтервалами, що застосовуються між ПС, які виконують заходження на посадку одне за одним;

заходами, які застосовуються у разі, якщо потрібно припинити процедури виконання польотів в умовах низької видимості, наприклад внаслідок відмов відповідного обладнання;

будь-якими іншими відповідними процедурами або вимогами.

24.8. Додаткову інформацію щодо вимог до виконання польотів в умовах низької видимості наведено у Керівництві з планування обслуговування повітряного руху (Doc 9426 ICAO) та Керівництві з всепогодних польотів (Doc 9365 ICAO).

24.9. Перед запровадженням виконання польотів в умовах низької видимості АДВ повинна розпочати облік транспортних засобів та осіб, які перебувають у зоні маневрування аеродрому, та вести його протягом усього періоду виконання польотів в умовах низької видимості для забезпечення безпеки виконання польотів.

#### XXV. Тимчасове припинення виконання польотів за правилами візуальних польотів

25.1. Будь-який політ за ПВП або всі польоти за ПВП, у разі якщо це потрібно з метою дотримання безпеки польотів, може бути тимчасово припинено:

диспетчерським органом підходу або РДЦ;

АДВ;

відповідним повноважним органом ОНР.

25.2. Будь-яке тимчасове припинення польотів за ПВП здійснюється АДВ або з обов'язковим її інформуванням про таке припинення.

25.3. У всіх випадках тимчасового припинення польотів за ПВП АДВ повинна застосовувати такі процедури:

відкласти всі польоти за ПВП;

припинити всі польоти за ПВП у диспетчерській зоні або отримати згоду на запровадження спеціальних польотів за ПВП;

повідомити відповідний диспетчерський орган підходу або РДЦ про вжиті заходи;

у разі потреби або на запит повідомити всіх експлуатантів чи призначених ними представників щодо причин тимчасового припинення польотів за ПВП.

#### XXVI. Видача дозволів на виконання спеціальних польотів за правилами візуальних польотів

26.1. Видача дозволу на виконання спеціального польоту за ПВП має здійснюватися з урахуванням повітряної обстановки, за згодою органу ОПР, який надає диспетчерське обслуговування підходу, та за умови дотримання вимог пункту 26.4 цих Правил.

26.2. Запити щодо отримання дозволів на виконання спеціального польоту за ПВП повинні розглядатися органом ОПР індивідуально.

26.3. Ешелонування повинно забезпечуватися між усіма ПС, які виконують польоти за ППП, та ПС, які виконують спеціальні польоти за ПВП, а якщо це встановлено відповідним повноважним органом ОПР, - також між усіма ПС, які виконують спеціальні польоти за ПВП згідно з мінімумами, встановленими відповідним повноважним органом ОПР.

26.4. Спеціальні польоти за ПВП для входження до диспетчерської зони з метою посадки, зльоту та виходу з неї, перетину диспетчерської зони або виконання польотів у її межах можуть дозволятися, якщо видимість біля землі становить не менше ніж 1500 м.

26.5. Вимоги щодо наявності двостороннього радіозв'язку між ПС, які виконують контрольовані польоти, та відповідним органом ОПР наведено у Правилах польотів та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України ( з0346-03 ).

#### XXVII. Наземні аеронавігаційні вогні

27.1. Порядок використання наземних аеронавігаційних вогнів та наведені у цьому розділі процедури застосовуються до всіх аеродромів незалежно від того, надається на цьому аеродромі аеродромне диспетчерське обслуговування чи ні.

27.2. Усі наземні аеронавігаційні вогні, за винятком випадків, передбачених пунктами 27.5 та 27.6 цих Правил, слід використовувати таким чином:

постійно у темний час доби або за 15 хвилин до заходу сонця залежно від того, що потребує більшого періоду використання, якщо інше не встановлено або не вимагається для контролю повітряного руху;

удень, якщо метеорологічна видимість становить 2000 м та менше;

у будь-який час, коли з урахуванням метеорологічних умов їх використання вважається доцільним з метою забезпечення безпеки повітряного руху, наприклад за наявності на ЗПС снігу або в разі виникнення складнощів з виявленням ЗПС на фоні загального снігового покриву.

Ці процедури застосовуються до всіх наземних аеронавігаційних вогнів незалежно від того, чи розміщуються вони на аеродромі чи поблизу нього.

27.3. Вогні, які розташовані на аеродромах або навколо аеродромів і не призначені для використання з метою навігації під час польотів за маршрутом, може бути вимкнено, якщо дотримуються положення, наведені у пунктах 27.5 та 27.6 цих Правил, та не передбачається виконання нормального або аварійного польоту, за умови, що ці вогні можуть бути увімкнені знову щонайменше за годину до очікуваного прибуття ПС.

27.4. На аеродромах, які обладнані вогнями змінної інтенсивності, для встановлення сили світла цих вогнів відповідно до умов освітленості диспетчери АДВ повинні використовувати таблицю регулювання інтенсивності, розроблену з урахуванням умов видимості та освітленості.

На запит ПС у всіх випадках, коли це практично можливо, слід проводити додаткове регулювання інтенсивності.

27.5. Звичайні системи вогнів наближення, системи вогнів для точного заходження на посадку, системи візуальної індикації глісади, вогні наведення під час заходження на посадку з кола, світлові маяки заходження на посадку та індикатори дотримання

курсуючі лінії належать до вогнів наближення.

Вогні наближення застосовуються у випадках, зазначених у пункті 27.2 цих Правил, а також:

у денний час на запит ПС, яке виконує заходження на посадку; коли увімкнено вогні відповідної ЗПС.

Вогні системи візуальної індикації глісади вмикаються у денний час та в темну пору доби, коли використовується відповідна ЗПС, незалежно від умов видимості.

27.6. Посадкові вогні ЗПС, вхідні вогні ЗПС, осьові вогні ЗПС, обмежувальні вогні ЗПС, вогні зони приземлення та вогні флангових горизонтів належать до вогнів ЗПС.

Якщо ЗПС не використовується для посадки, зльоту та руління, вогні цієї ЗПС не вмикаються, за винятком випадків, коли це необхідно для проведення перевірок та обслуговування.

Якщо вогні ЗПС не увімкнено постійно, після зльоту ПС вогні використовуються таким чином:

на аеродромах, де забезпечується диспетчерське обслуговування та здійснюється централізоване управління вогнями, вогні однієї ЗПС повинні залишатися увімкненими після зльоту ПС протягом часу, який вважається достатнім на випадок повернення ПС в разі виникнення аварійного стану під час зльоту або негайно після нього;

на аеродромах, де відсутнє диспетчерське обслуговування або централізоване управління вогнями, вогні однієї ЗПС повинні залишатися увімкненими протягом часу, який потрібен для повторного увімкнення вогнів на випадок можливого повернення ПС, яке вилітає, для виконання аварійної посадки, але в будь-якому випадку протягом не менше ніж 15 хвилин після зльоту.

На аеродромах, де загороджувальні вогні вмикаються одночасно з вогнями ЗПС, як це передбачено в пункті 27.9 цих Правил, слід особливо стежити за тим, щоб загороджувальні вогні не вимикалися доти, доки вони потрібні для ПС.

Вогні кінцевої смуги гальмування використовуються в усіх випадках, коли увімкнено вогні відповідної ЗПС.

27.7. Бічні вогні РД, осьові вогні РД, вогні лінії "стоп" та вогні попереджувальних ліній належать до вогнів РД.

У разі якщо необхідно забезпечити наведення під час руління, вогні РД вмикаються у тій послідовності, яка забезпечує безперервну індикацію маршруту руління для ПС, які виконують руління.

Вогні РД або будь-яку їх частину може бути вимкнено, якщо вони більше не потрібні.

27.8. Вогні червоного кольору, що розташовані поперек РД та розміщені через певний інтервал у точці, де бажано зупинити рух, належать до вогнів лінії "стоп".

Вогні лінії "стоп" повинні вмикатися для подання сигналу зупинки щодо всього руху та вимикатися для подання сигналу щодо продовження руху.

27.9. Вогні світломаркування перешкод, вогні, що попереджають про не придатні до використання зони, та загороджувальні світломаяки належать до загороджувальних вогнів.

Загороджувальні вогні, які використовуються під час заходження на посадку на ЗПС або льотну смугу гідроаеродрому чи під час вильоту з них та у разі, якщо перешкода не виступає за межі внутрішньої горизонтальної поверхні, опис якої міститься в розділі 6 тому I Додатка 14 до Чиказької конвенції ( 995\_038, 995\_655 ), можуть вимикатися та вмикатися одночасно з вогнями ЗПС або льотної смуги гідроаеродрому.

Вогні, які попереджають про не придатні до використання зони, не можуть вимикатися так, як це зазначено у пункті 27.3 цих Правил, поки аеродром відкрито для польотів.

27.10. Диспетчери АДВ повинні використовувати автоматичні системи контролю (за їх наявності), для того щоб пересвідчитися у працездатності вогнів та їх функціонуванні відповідно до вибраної схеми.

27.11. У разі відсутності системи автоматичного контролю або як додатковий засіб диспетчер АДВ повинен застосовувати візуальне спостереження за вогнями, які можна побачити з АДВ, та використовувати інформацію з інших джерел, наприклад візуальні

спостереження або доповіді екіпажів ПС, для того щоб завжди бути обізнаним із експлуатаційним станом візуальних засобів.

27.12. У разі отримання інформації щодо несправності вогнів диспетчер АДВ повинен вжити необхідних заходів для забезпечення безпеки всіх ПС або транспортних засобів, яких це стосується, та ініціювати вжиття заходів щодо усунення несправності.

#### XXVIII. Визначення потенційно небезпечних місць

28.1. Експлуатант аеродрому в разі потреби повинен визначити місце або декілька місць на робочій площі аеродрому, які є потенційно небезпечними.

28.2. Потенційно небезпечне місце (місця) має (мають) бути позначене (і) на відповідних аеронавігаційних картах згідно з вимогами Додатків 2 та 4 (розділи 13.6, 14.6, 15.6) до Чиказької конвенції ( 995\_038, 995\_655 ).

28.3. Вимоги до матеріалу, що використовується для позначення потенційно небезпечних місць, наведено у Doc 9870 ICAO (Керівництво щодо запобігання несанкціонованим виїздам на ЗПС).

#### XXIX. Обслуговування повітряного руху на неkontrolьованих аеродромах, на яких надається польотно-інформаційне і аварійне обслуговування

29.1. Аеродроми, на яких за рішенням Державної авіаційної адміністрації немає потреби в забезпеченні аеродромного диспетчерського обслуговування або його наданні протягом усієї доби, визначаються як аеродроми AFIS.

Аеродроми, на яких виконуються міжнародні регулярні польоти, не можуть бути визначені як аеродроми AFIS.

29.2. Визначаючи аеродром як аеродром AFIS, слід належним чином враховувати характер повітряного руху на аеродромі, топографічні та метеорологічні умови, а також інші фактори, які впливають на безпеку й ефективність польотів.

29.3. Для надання екіпажам ПС змоги визначити вид обслуговування, що надається, орган AFIS повинен використовувати позивний "АЭРОДРОМНАЯ ИНФОРМАЦИЯ / AERODROME INFORMATION" після назви аеродрому, наприклад: "ПОЛТАВА АЭРОДРОМНАЯ ИНФОРМАЦИЯ / POLTAVA AERODROME INFORMATION".

У разі якщо стає очевидною непоінформованість екіпажу ПС про відсутність аеродромного диспетчерського обслуговування, орган AFIS повинен повідомити про це екіпаж ПС, використовуючи таку фразу: "АЭРОДРОМНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НЕ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ, ПОВТОРЯЮ, НЕ ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ / AERODROME CONTROL SERVICE IS NOT PROVIDED, I SAY AGAIN, IS NOT PROVIDED".

29.4. Під час виконання польотів в AFIS та на аеродромах AFIS командир ПС на основі отриманої від органу AFIS інформації, а також на основі своїх знань і спостережень повинен приймати рішення щодо дій для забезпечення ешелонування відносно інших ПС та додержання дистанції відносно наземних транспортних засобів і перешкод.

29.5. Надання інформації екіпажам ПС здійснюється здебільшого на їх запит, а у разі якщо орган AFIS вважає, що будь-яка інформація, щодо якої не було запиту від екіпажу ПС, сприятиме безпечному виконанню польоту, йому слід надавати таку інформацію за власною ініціативою.

29.6. Орган AFIS надає екіпажам ПС інформацію щодо метеорологічних умов, а саме:

останні дані про напрямок та швидкість приземного вітру, зокрема про їх значну зміну;

дані для встановлення висотоміра за тиском QNH, а також на запит екіпажу ПС дані для встановлення висотоміра за тиском QFE;

дані про температуру повітря на робочій ЗПС під час виконання зльоту газотурбінних ПС;

дані про мінімальну видимість у напрямку зльоту та початкового набору висоти або в зоні заходження на посадку й посадки, якщо вона не перевищує 10 км, або у відповідних випадках

дані про дальність видимості на робочій ЗПС, якщо орган AFIS отримав таку інформацію;

інформацію про особливі метеорологічні умови в зоні зльоту та набору висоти або в зоні заходження на посадку й посадки. Така інформація включає інформацію про наявність або очікувану появу в зоні купчасто-дошової хмарності або грози, зсуву вітру, граду, лінії шквалів, помірної або сильної турбулентності, помірного або сильного зледеніння, а також будь-яку інформацію щодо нещодавніх явищ погоди, які мають важливе з точки зору експлуатації значення (переохолоджені опади; переохолоджений туман; помірні або сильні опади - дощ, мряка, сніг, дощ зі снігом, крижаний дощ, град, крижана або снігова крупа, снігові зерна; помірна або сильна низова хуртовина; пилова або піщана буря; гроза; смерч; вулканічний попіл);

інформацію про поточні метеорологічні умови, кількість хмар та висоту їх нижньої межі - у разі виконання ПС заходження на посадку в метеорологічних умовах польоту за приладами.

29.7. Орган AFIS з метою організації та підтримання упорядкованого потоку руху на аеродромі надає екіпажам ПС інформацію, яка дає змогу обрати ЗПС для виконання зльоту чи посадки.

До складу такої інформації, окрім даних щодо напрямку та швидкості вітру, слід включати дані щодо кращої ЗПС, схеми руління на аеродромі, а також на запит екіпажу ПС дані про довжину ЗПС або частини ЗПС, яку екіпаж планує використати для зльоту або посадки.

29.8. Орган AFIS надає екіпажам ПС інформацію про відомі йому ПС, автотранспортні засоби та персонал, які перебувають у зоні маневрування та безпосередньо поблизу неї, або про відомі йому ПС, які виконують польоти у межах AFIZ та можуть становити небезпеку для цього ПС.

29.9. Орган AFIS надає екіпажам ПС інформацію про умови на аеродромі, яка необхідна для забезпечення безпеки польоту ПС. Така інформація повинна по можливості містити відомості щодо:

будівельних або ремонтних робіт на робочій площі аеродрому або безпосередньо поблизу неї;

нерівної або зруйнованої поверхні на ЗПС, РД чи пероні незалежно від наявності відповідного маркування;

снігу, сльоти або льоду на ЗПС, РД чи пероні;

води на ЗПС, РД або пероні;

снігових кучугур або заметів поблизу ЗПС, РД чи перону;

інших тимчасових небезпек, у тому числі нерухомих ПС або птахів на землі чи в повітрі;

відмови або нестійкого функціонування частини або всієї світлосигнальної системи аеродрому;

будь-якої іншої відповідної інформації.

29.10. Орган AFIS надає екіпажам ПС інформацію щодо змін в експлуатаційному стані невізуальних навігаційних засобів та візуальних засобів, що мають важливе значення для аеродромного руху.

29.11. Орган AFIS у разі потреби надає екіпажам ПС повідомлення, що отримані від органів ОНР, наприклад диспетчерські дозволи від відповідного РДЦ.

29.12. Орган AFIS відповідає за сповіщення керівника пошуково-рятувальних робіт та підрозділів аварійно-рятувальної команди аеродрому (аеропорту), у разі якщо:

отримано інформацію про те, що на аеродромі або навколо аеродрому сталася авіаційна подія;

отримано інформацію щодо загрози або можливості виникнення загрози безпеці ПС, яке входить або буде входити до зони відповідальності органу AFIS;

про це надійшов запит від екіпажу ПС;

таке сповіщення вважається необхідним або бажаним.

### XXX. Правила та порядок сповіщення аварійно-рятувальних служб

30.1. Згадані правила згідно з вимогами чинного законодавства в галузі рятувальної справи мають бути внесені у відповідний план заходів на випадок аварійних обставин з ПС на аеродромі



заходів на випадок аварійних обставин з ПС на аеродромі.

План та відповідні інструкції щодо його реалізації на випадок лиха з ПС визначають тип інформації, яку слід надавати аварійно-рятувальним службам, включно із зазначенням типу ПС, виду аварійної ситуації, а також, у разі наявності такої інформації, передбачають надання відомостей про кількість осіб на борту ПС та наявність на ньому будь-яких небезпечних вантажів.

30.2. У разі отримання інформації щодо аварійного стану ПС, яке перебуває у зоні відповідальності органу AFIS, він повинен негайно повідомити про це відповідний РДЦ та КЦПР, за винятком випадків, коли таке повідомлення не потрібне, оскільки є зайвим з огляду на характер аварійного становища.

#### XXXI. Вимоги органів польотно-інформаційного обслуговування до інформації та засобів зв'язку

31.1. Органи AFIS повинні одержувати останню інформацію щодо фактичних та прогнозованих метеорологічних умов на аеродромі AFIS.

31.2. Органи AFIS повинні одержувати оперативну інформацію щодо особливих з точки зору експлуатації умов на робочій площі аеродрому та інформацію щодо експлуатаційного стану будь-якого пов'язаного з аеродромом засобу.

31.3. Органи AFIS повинні одержувати оперативну інформацію щодо експлуатаційного стану невізуальних навігаційних засобів, а також візуальних засобів, які необхідні для наземного руху, виконання зльоту, вильоту, заходження на посадку та посадки, в межах їх зони відповідальності.

31.4. Засоби авіаційного повітряного радіозв'язку повинні забезпечувати ведення прямого, оперативного, безперервного й вільного від перешкод двостороннього зв'язку між органом AFIS та ПС, що виконують польоти у межах AFIS.

31.5. Орган AFIS повинен забезпечуватися авіаційним наземним телефонним зв'язком із:

відповідним РДЦ;

відповідним диспетчерським органом підходу (за наявності та в разі потреби);

АДВ на сусідніх аеродромах у разі необхідності;

місцевими аварійно-рятувальними службами;

метеорологічним органом, який обслуговує цей аеродром.

31.6. Автоматичний запис мовної інформації повинен здійснюватися на всіх каналах повітряного та наземного електрозв'язку, які використовуються для забезпечення роботи органу AFIS.

Перший заступник голови  
Державіаадміністрації України

О.В.Гречко

Додаток 1  
до Правил обслуговування  
повітряного руху  
на цивільних аеродромах  
України

#### СХЕМА встановлених позицій повітряних суден у зоні видимості аеродромної диспетчерської вишки ( за979-10 )

Додаток 2  
до Правил обслуговування  
повітряного руху  
на цивільних аеродромах  
України

#### МЕТОД ОРГАНІЗАЦІЇ

Додаток 3  
до Правил обслуговування  
повітряного руху  
на цивільних аеродромах  
України

ТАБЛИЦЯ СИГНАЛІВ  
аеродромної диспетчерської вишки

Світловий сигнал з АДВ	Значення
зелені спалахи	дозвіл на перетин посадкової площі або виїзд на РД
постійний червоний	стоп
червоні спалахи	звільнити посадкову площу або РД та остерігатися ПС
білі спалахи	звільнити зону маневрування згідно з місцевими інструкціями

Додаток 4  
до Правил обслуговування  
повітряного руху  
на цивільних аеродромах  
України

СХЕМА  
ешелонування повітряних суден,  
що вилітають та прибувають  
( за979-10 )

## Публікації документа

- **Офіційний вісник України** від 12.11.2010 — 2010 р., № 84, стор. 235, стаття 2984, код акта 53258/2010