

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ АПКР-2

"Правила полетов"

- Глава 1. Определения, сокращения и акронимы
- Глава 2. Применение
- Глава 3. Общие правила
- Глава 4. Правила визуальных полетов
- Глава 5. Правила полетов по ППП
- Глава 6. Общие требования к производству полетов
- Глава 7. Правила вылета
- Глава 8. Полет по маршруту
- Глава 9. Горизонтальное эшелонирование
- Глава 10. Правила прилета
- Глава 11. Заход на посадку
- Глава 12. Потеря ориентировки
- Глава 13. Полеты в особых условиях
- Глава 14. Чрезвычайные ситуации в полете
- Глава 15. Учебные полеты
- Глава 16. Испытательные полеты
- Глава 17. Авиационные спецработы
- Приложение 1. Сигналы
- Приложение 2. Перехват гражданских воздушных судов
- Приложение 3. Таблицы крейсерских эшелонов
- Приложение 4. Беспилотные неуправляемые аэростаты
- Приложение 5. Расчет минимальных высот
- Дополнение А. Типовая инструкция по действиям экипажа при бедствии

Регистрация поправок и дополнений

N	Дата принятия	Дата вступления в силу	Акт, которым принята поправка	Дата внесения поправок в данный экземпляр	Подпись лица, внесшего поправку в данный экземпляр

Примечание: Записи о дате внесения поправок в данный экземпляр и подпись лица внесшего поправку в данный экземпляр, имеют отношение к держателю настоящих Правил.

Глава 1 Определения, сокращения и акронимы

Примечание 1. В настоящих Правилах термин "обслуживание" означает выполнение функциональных обязанностей по предоставлению услуг, а термин "орган" означает персонал, осуществляющий обслуживание.

Примечание 2. В настоящей главе аббревиатура RR означает определение, включенное в Регламент радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ). См.

1.1. Приведенные ниже термины имеют следующие значения:

Абсолютная высота. Расстояние по вертикали от среднего уровня моря (MSL) до уровня, точки или объекта, принятого за точку.

Абсолютная/относительная высота перехода. Абсолютная/относительная высота, на которой или ниже которой положение воздушного судна в вертикальной плоскости выражается в величинах абсолютной/относительной высоты.

Абсолютная/относительная высота прибытия в район аэродрома (ТАА). Наименьшая абсолютная/относительная высота, которая обеспечит минимальный запас высоты (МОС) 300 м (1000 фут) над всеми объектами, расположенными в секторе, ограниченном дугой круга радиусом 50 км (25 м. миль) с центром в начальной контрольной точке захода на посадку (IAF) или, если IAF отсутствует, в промежуточной контрольной точке (IF), и прямыми линиями, соединяющими концы этой дуги с IF. Совместно значения ТАА, связанные с некоторой схемой захода на посадку, рассчитаны на охват зон в 360 град. вокруг IF.

Абсолютная/относительная высота схемы. Заданная абсолютная/относительная высота, выдерживаемая при выполнении полета на минимальной абсолютной/относительной высоте или выше, установленная для обеспечения установившегося снижения с предписанным градиентом/углом снижения на промежуточном/конечном участке захода на посадку.

Авиационная станция (RR S1.81). Наземная станция авиационной подвижной службы. В некоторых случаях авиационная станция может быть установлена на борту морского судна или на платформе в море.

Аварийная стадия. Общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.

Аварийное оповещение, служба аварийного оповещения. Обслуживание, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказания необходимого содействия таким организациям.

Авиационная фиксированная станция. Станция авиационной фиксированной службы.

Адрес воздушного судна. Индивидуальная комбинация из имеющихся для присвоения воздушному судну 24 бит в целях обеспечения радиосвязи, навигации и наблюдения.

AIRPROX. Кодовое слово, применяемое в отчетах об инциденте при воздушном движении для обозначения сближения воздушных судов.

Аэродром. Определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный полностью или частично для прибытия, отправления и движения по этой поверхности воздушных судов.

Аэродромное движение. Все движение по площади маневрирования аэродрома, а также полеты всех воздушных судов в районе аэродрома.

Примечание. Считается, что воздушное судно выполняет полеты в районе аэродрома, когда оно входит в аэродромный круг полетов, выходит из него или находится в его пределах.

Аэродромное УВД. Управление аэродромным движением.

Аэродромный диспетчерский пункт (АДП). Орган, предназначенный для осуществления аэродромного УВД.

Аэродромный круг полетов. Установленный маршрут, которого подлежит придерживаться воздушным судам, выполняющим полет в окрестностях аэродрома.

Барометрическая высота. Атмосферное давление, выраженное в величинах абсолютной/относительной высоты, соответствующей этому давлению по стандартной атмосфере.

Береговая линия. Линия, совпадающая с общим очертанием берега. В тех случаях, когда ширина заливов или бухт менее 56 км (30 м. миль), эта линия пересекает их по прямой до соединения с общим очертанием берега на противоположной стороне.

Беспилотный неуправляемый аэростат. Беспилотное воздушное судно легче воздуха, без силовой установки, находящееся в свободном полете.

Примечание. Беспилотные неуправляемые аэростаты классифицируются как тяжелые, средние и легкие в соответствии с Приложением 4 к настоящим Правилам.

Беспилотный летательный аппарат (БПЛА) – летательный аппарат, выполняющий полёт без пилота (экипажа) на борту и дистанционно управляемый оператором или автоматически по заданной программе либо

сочетанием указанных способов. Беспилотные летательные аппараты классифицируются в соответствии с Приложением 6 к настоящим правилам.

Бортовая система предупреждения столкновений (БСПС). Бортовая система, основанная на использовании сигналов приемопередчика вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), которая функционирует независимо от наземного оборудования и предоставляет пилоту информацию о конфликтной ситуации, которую могут создать воздушные суда, оснащенные приемопередчиками ВОРЛ.

Векторение. Обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое поддерживается в полете в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении.

Взлет самолета. Этап полета от начала разбега до набора безопасной высоты, на которой самолет переходит в установившийся набор высоты на режиме работы двигателей для такого набора или горизонтальный полет по маршруту в зависимости от того, какой из последних двух этапов полета наступает раньше.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП). Определенный прямоугольный участок сухопутного аэродрома, подготовленный для посадки и взлета воздушных судов.

Видимость. Видимость для авиационных целей представляет собой величину, превышающую:

(а) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне;

(b) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света примерно в 1000 кд на неосвещенном фоне.

Примечание. Эти два расстояния имеют различные значения в воздухе с заданным коэффициентом поглощения, причем последнее (b) зависит от освещенности фона. Первое (a) характеризуется метеорологической оптической дальностью видимости (MOR).

Видимость в полете. Видимость из кабины пилота воздушного судна в направлении полета.

Видимость у земли. Видимость на аэродроме, сообщаемая уполномоченным наблюдателем или автоматическими системами.

Визуальные метеорологические условия (ВМУ). Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

Визуальный заход на посадку. Заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по ППП частично или полностью не соблюдается, и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

Воздушная трасса. Контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора.

Воздушное движение. Все воздушные суда, находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома.

Воздушное пространство ОВД. Воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться конкретные виды полетов, и для которого определены ОВД и правила полетов.

Примечание. Воздушное пространство ОВД подразделяется на классы А-Г.

Воздушное судно. Любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности или водной поверхности.

Возможность инициирования линии передачи данных (DLIC). Применение линии передачи данных, которое обеспечивает возможность обмена адресами, наименованиями и номерами версий, необходимыми для инициирования применения линии передачи данных.

Вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ). Радиолокационная система наблюдения, использующая передатчики/приемники и приемоответчики.

Вторичный радиолокатор. Радиолокационная система, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией.

Высота. Общий термин, относящийся к положению в вертикальной плоскости находящегося в полете воздушного судна и означающий в соответствующих случаях относительную высоту, абсолютную высоту или эшелон полета.

Примечание. Термин "высота" соответствует термину "уровень", применяемому в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Высота нижней границы облаков. Расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся ниже 6000 м (20000 фут) и закрывающих более половины неба.

Глиссада (GP). Профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку.

Глобальная навигационная спутниковая система (GNSS). Глобальная система определения местоположения и времени, которая состоит из одного или нескольких спутников, бортовых приемников, оборудования контроля целостности системы с необходимым функциональным дополнением для обеспечения требуемых навигационных характеристик для намеченной операции.

Горный аэродром. Аэродром, расположенный в горном районе.

Горный район. Район с изменяющимся профилем местности, где изменение превышения местности в пределах расстояния 20 км (10,0 м. мили) составляет более 900 м (3000 фут).

Граница действия разрешения. Пункт, до которого действительно диспетчерское разрешение, выданное воздушному судну.

Дальность по DME. Дальность, измеряемая по линии прямой видимости/наклонная дальность, от источника сигнала DME до приемной антенны.

Дискретный код. Четырехзначный код ВОРЛ, двумя последними цифрами которого не являются "00".

Диспетчерская зона. Контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от земной поверхности до установленной верхней границы.

Диспетчерский пункт подхода (ДПП). Орган, предназначенный для осуществления УВД контролируемых полетов воздушных судов, прибывающих на один или несколько аэродромов или вылетающих с них.

Диспетчерский район. Контролируемое воздушное пространство, простирающееся вверх от установленной над земной поверхностью границы.

Диспетчерское указание. Указание органа УВД, предписывающее пилоту выполнить конкретное действие.

Диспетчерское разрешение. Разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными органом УВД.

Примечание 1. Для удобства термин "диспетчерское разрешение" часто заменяется сокращенным термином "разрешение", который употребляется в соответствующих контекстах.

Примечание 2. Сокращенный термин "разрешение" может употребляться с пояснительными словами "на выруливание", "на взлет", "на вылет", "на полет по маршруту", "на заход на посадку" или "на посадку" для обозначения этапа полета, к которому относится диспетчерское разрешение.

Донесение с борта. Донесение с борта воздушного судна, находящегося в полете, которое составлено в соответствии с требованиями в отношении сообщения данных о местоположении, ходе выполнения полета и/или метеорологических условиях.

Дополнительная зона. Зона, установленная с каждой стороны основной зоны вдоль номинальной линии пути, в пределах которой МОС уменьшается до нуля к внешней границе этой зоны (см. также термин "основная зона").

Зависимые параллельные заходы на посадку. Одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП.

Запасной аэродром. Аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома

намеченной посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

(а) Запасной аэродром при взлете. Запасной аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета.

(b) Запасной аэродром на маршруте. Аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке.

(с) Запасной аэродром на маршруте при полетах ETOPS. Подходящий запасной аэродром, на который самолет может произвести посадку после выключения двигателя или в случае возникновения любых других особых или аварийных условий при выполнении ETOPS по маршруту.

(d) Запасной аэродром пункта назначения. Запасной аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

Примечание. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна.

Запретная зона. Воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены.

Заход на посадку до точки в пространстве. Заход на посадку до точки в пространстве обеспечивается предназначенной только для вертолетов схемой неточного захода на посадку с использованием базовой GNSS. Он ориентирован на некоторую контрольную точку, местоположение которой позволяет выполнять последующее маневрирование в полете или заход на посадку и посадку, используя визуальное маневрирование в визуальных условиях, позволяющих видеть и обходить препятствия.

Заход на посадку по радиолокатору. Заход на посадку, конечный этап которого выполняется под руководством диспетчера УВД, использующего радиолокатор.

Заходы на посадку по курсовому радиомаяку с вертикальным наведением (LPV). На картах захода на посадку обозначение строк минимумов для заходов на посадку с вертикальным наведением APV-I или APV-II.

Заходы на посадку по приборам. Заход на посадку и посадка с использованием оборудования для навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку: а) двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения; б) трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения.

Примечание. Боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо: а) наземного радионавигационного средства, либо б) выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

Зона аэродромного движения. Воздушное пространство определенных размеров вокруг аэродрома, установленное для обеспечения безопасности аэродромного движения.

Зона взлета и посадки. Воздушное пространство, ограниченное по высоте и расстоянию от контрольной точки аэродрома или определенной навигационной точки/точек до точек, в пределах которого осуществляется маневрирование воздушных судов при взлете и заходе на посадку.

Зона визуального маневрирования (полета по кругу). Зона, в пределах которой следует учитывать МОС для воздушных судов, выполняющих заход на посадку по кругу, и этап полета после завершения захода на посадку по ППП, котором воздушное судно выводится в посадочное положение относительно ВПП, расположение которой не пригодно для захода на посадку по прямой или в отношении которой не могут быть соблюдены критерии по спрямлению направления или по градиенту снижения.

Зона конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO). Установленная зона, над которой выполняется конечный этап маневра захода на посадку до режима висения или посадка, и с которой начинается маневр взлета. В тех случаях, когда FATO используется вертолетами с летно-техническими характеристиками класса 1, эта установленная зона включает располагаемую зону прерванного взлета.

Зона нормальных полетов (NOZ). Воздушное пространство определенных размеров, простирающееся по обе стороны от линии курса курсового радиомаяка ILS и/или линии пути конечного этапа захода на посадку по MLS. При независимых параллельных заходах на посадку учитывается только внутренняя половина зоны нормальных полетов.

Зона ограничения полетов. Воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями.

Зона подхода. Воздушное пространство, исключая зону взлета и посадки, ограниченное по высоте и расстоянию от контрольной точки аэродрома или определенной навигационной точки/точек до точек, в пределах которого осуществляется маневрирование воздушных судов при прилете и вылете.

Зона, свободная от препятствий (OFZ). Воздушное пространство над внутренней поверхностью захода на посадку, внутренними переходными поверхностями и поверхностью прерванной посадки и частью летной полосы, ограниченной этими поверхностями, в которое не выступает никакое

неподвижное препятствие, кроме легкого по массе и установленного на ломком основании препятствия, необходимого для целей аэронавигации.

Зональная навигация (RNAV). Метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой желаемой траектории в пределах зоны действия наземных или спутниковых навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями автономных средств, или их комбинации.

Примечание. Зональная навигация включает в себя навигацию, основанную на характеристиках, а также другие виды операций, которые не подпадают под определение навигации, основанной на характеристиках.

Индекс местоположения. Четырехбуквенная кодовая группа, составляемая в соответствии с предписанными ИКАО правилами и присваиваемая для обозначения местоположения авиационной фиксированной станции.

Индикатор воздушной обстановки. Электронный индикатор, на котором отображаются местоположение и движение воздушных судов, а также другая необходимая информация.

Индикация местоположения. Визуальное отображение в несимволической или символической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта.

Информация о движении. Информация, исходящая от органа ОВД для предупреждения пилота о других известных или наблюдаемых воздушных судах, которые могут находиться вблизи его местоположения или намеченного маршрута полета, и помогающая пилоту предотвратить столкновение.

Код (ВОРЛ). Номер, присвоенный конкретному многоимпульсному сигналу ответа, передаваемому приемоответчиком в режиме А или в режиме С.

Командир воздушного судна. Пилот, имеющий в своем свидетельстве квалификационную отметку командира воздушного судна, и назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

Конечный участок захода на посадку (FAS). Участок схемы захода на посадку по ППП, в пределах которого производится выход в створ ВПП и снижение для посадки.

Конечный этап захода на посадку. Та часть схемы захода на посадку по ППП, которая начинается в установленной контрольной точке или точке конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

(а) в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа "ипподром", если таковая предусмотрена; или

(б) в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку и заканчивается в точке вблизи аэродрома, по прохождении которой:

(1) может быть выполнена посадка; или

(2) начат уход на второй круг.

Консультативное воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров или установленный маршрут, в пределах которого предоставляется консультативное ОВД.

Консультативное ОВД. Обслуживание, предоставляемое в консультативном воздушном пространстве с целью обеспечения оптимального эшелонирования воздушных судов, выполняющих полеты по планам полетов по ППП.

Консультативный маршрут. Установленный маршрут, на котором предоставляется консультативное ОВД.

Контрактное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-C). Вид наблюдения, при котором будет осуществляться обмен информацией об условиях соглашения ADS-C между наземной системой и воздушным судном по линии передачи данных, конкретно определяющего условия, в которых будет инициироваться передача донесений ADS-C, и данные, которые будут содержаться в этих донесениях.

Примечание. Сокращенный термин "контракт ADS" обычно используется в отношении контракта на передачу нерегулярных донесений ADS, контракта на передачу донесений ADS по запросу, контракта на передачу периодических донесений ADS или экстренного режима.

Контролируемое воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого осуществляется УВД в соответствии с классификацией воздушного пространства.

Примечание. Контролируемое воздушное пространство - общий термин, означающий воздушное пространство ОВД классов А, В, С, D и E.

Контролируемый аэродром. Аэродром, на котором обеспечивается аэродромное УВД.

Примечание. Термин "контролируемый аэродром" означает, что на данном аэродроме обеспечивается аэродромное УВД, но не означает обязательного наличия диспетчерской зоны.

Контролируемый полет. Любой полет, который выполняется при наличии диспетчерского разрешения.

Контролирующая радиостанция двусторонней связи "воздух - земля". Станция авиационной электросвязи, основным назначением которой является регулирование прохождения сообщений, касающихся выполнения полетов и контроля за воздушными судами в данном районе.

Контроль траектории полета. Использование систем наблюдения ОВД в целях предоставления воздушным судам информации и сообщений, касающихся значительных отклонений от номинальной траектории полета, включая отклонения от условий, оговоренных в выданных им диспетчерских разрешениях.

Контрольная точка ожидания. Географическое место, используемое в качестве ориентира для схемы ожидания.

Контрольная точка ожидания при уходе на второй круг (MANF). Контрольная точка, используемая при применении RNAV и обозначающая конец участка ухода на второй круг и центральную точку зоны ожидания при уходе на второй круг.

Контрольная точка снижения. Контрольная точка, установленная для точного захода на посадку в FAP для исключения некоторых препятствий, расположенных до FAP, которые в противном случае потребовалось бы учитывать для целей пролета препятствий.

Конфигурация самолета. Положение таких выпускающихся и убирающихся частей крыла, как закрылки, предкрылки и тормозные поверхности, а также шасси и других частей или внешнего оборудования самолета, в котором осуществляется нормальный взлет/посадка или полет по маршруту соответственно.

Примечание: Термины "посадочная конфигурация", "взлетная конфигурация" и "полетная конфигурация" применяются, как правило, в контексте соответствующих летно-технических или других эксплуатационных ограничений.

Концевая полоса торможения (КПТ). Определенный прямоугольный участок земной поверхности в конце располагаемой длины разбега, подготовленный в качестве участка, пригодного для остановки воздушного судна в случае прерванного взлета.

Крейсерский эшелон. Эшелон, выдерживаемый в течение значительной части полета.

Курс. Направление, в котором находится продольная ось воздушного судна, выражаемое обычно в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного, компасного или условного меридианов).

Линия пути. Проекция траектории полета воздушного судна на поверхность земли, направление которой в любой ее точке обычно выражается в градусах угла, отсчитываемого от северного направления (истинного, магнитного или условного меридианов).

Линия пути конечного этапа захода на посадку. Линия пути полета на конечном участке захода на посадку, которая обычно совпадает с осевой линией ВПП. Для смещенных конечных участков захода на посадку линия пути конечного участка захода на посадку совпадает с ориентацией FTP и FPAP.

Маршрут ОВД. Установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях осуществления ОВД.

Примечание 1. Термин "маршрут ОВД" используется для обозначения в соответствующих случаях воздушной трассы, консультативного маршрута, контролируемого или неконтролируемого маршрута, маршрута прибытия или вылета и т.п.

Примечание 2. Маршрут ОВД определяется маршрутными техническими требованиями, которые включают обозначение маршрута ОВД, линию пути до основных точек (точек пути) или в обратном направлении, расстояние между основными точками, требования в отношении передачи донесений, а также, по решению органа ОВД, наименьшую минимальную абсолютную/относительную высоту.

Место ожидания у ВПП. Определенное место, предназначенное для защиты ВПП, поверхности ограничения препятствий или критической/чувствительной зоны ILS/MLS, в котором рулящие воздушные суда и транспортные средства останавливаются и ожидают, если нет иного указания от АДП.

Примечание. В радиотелефонной фразеологии выражение "точка ожидания" используется для обозначения места ожидания у ВПП.

Минимальная абсолютная/относительная высота в секторе (MSA). Наименьшая абсолютная/относительная высота, которая может быть использована, и которая будет обеспечивать МОС 300 м (1000 фут) над всеми объектами, находящимися в секторе круга радиусом 50 км (25 м. миль), в центре которого расположено радионавигационное средство.

Минимальная абсолютная/относительная высота полета в зоне (AMA). Минимальная абсолютная/относительная высота, подлежащая использованию в ПМУ и обеспечивающая необходимый МОС в пределах установленной зоны, как правило, ограниченной соответствующими координатами.

Минимальная абсолютная высота полета по маршруту (MEA). Абсолютная высота полета на участке маршрута, которая обеспечивает адекватный прием сигналов соответствующих навигационных средств и средств связи ОВД, соответствует структуре воздушного пространства и обеспечивает необходимый МОС.

Минимальная абсолютная/относительная высота пролета препятствий (MOCA). Минимальная абсолютная/относительная высота полета на определенном участке, которая обеспечивает необходимый МОС.

Минимальное расстояние стабилизации (MSD). Минимальная дистанция для завершения маневра разворота, после которого может начинаться выполнение нового маневра. Минимальное расстояние стабилизации используется для расчета минимального расстояния между точками пути.

Минимальный запас топлива. Ситуация, когда остаток топлива на борту воздушного судна указывает на возможность возникновения аварийной обстановки, если имеет место какая-либо непредвиденная задержка.

Наблюдение с борта. Оценка одного или нескольких метеорологических элементов, произведенная на борту воздушного судна, находящегося в полете.

Навигация методом счисления пути (DR). Расчет и определение местоположения воздушного судна относительно ранее известного местоположения на основе данных о направлении, времени и скорости полета.

Наземный аэронавигационный огонь. Любой огонь, исключая огни, установленные на воздушном судне, который специально предназначен для использования в качестве аэронавигационного средства.

Набор высоты в крейсерском режиме. Пилотирование воздушного судна в крейсерском режиме, обеспечивающее прирост высоты по мере уменьшения веса воздушного судна.

Начальная контрольная точка захода на посадку (IAF). Контрольная точка, обозначающая начало начального участка и конец участка прибытия, если предусматривается. При использовании RNAV эта контрольная точка обычно определяется точкой пути "флай-бай".

Начальный участок захода на посадку. Участок схемы захода на посадку по ППП между начальной контрольной точкой захода на посадку и промежуточной контрольной точкой или, в соответствующих случаях, конечной контрольной точкой или точкой захода на посадку.

Независимые параллельные вылеты. Одновременные вылеты с параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП.

Независимые параллельные заходы на посадку. Одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда не установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий смежных ВПП.

Неопознанное воздушное судно. Воздушное судно, полет которого в данном районе наблюдается или о полете которого в данном районе сообщается, но принадлежность которого не установлена.

Примечание 2. Одно воздушное судно может рассматриваться одновременно как неопознанное воздушное судно" одним органом, так и как "отклонившееся от курса воздушное судно" другим органом.

Примечание 3. Отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может рассматриваться в качестве ставшего объектом незаконного вмешательства.

Несанкционированный выезд на ВПП. Любое событие на аэродроме, связанное с необоснованным наличием воздушного судна, транспортного средства или лица на защищенной зоне поверхности, предназначенной для выполняющих посадку и взлет воздушных судов.

NOTAM. Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

Обзорный радиолокатор. Радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна по дальности и азимуту.

Обледенение. Образование льда на поверхности воздушного судна или его частей. При этом:

(a) Слабое обледенение. Обледенение с интенсивностью образования льда до 0,5 мм/мин.;

(b) Умеренное обледенение. Обледенение с интенсивностью образования льда от 0,5 до 1 мм/мин.;

(c) Сильное обледенение. Обледенение с интенсивностью образования льда более 1 мм/мин.

Обратная схема. Схема, позволяющая воздушному судну изменить направление на обратное на начальном участке схемы захода на посадку по ППП. Этот маневр может включать стандартные развороты или развороты на посадочную прямую.

Обслуживание воздушного движения (ОВД). Общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, консультативное ОВД, УВД (районное УВД, УВД в районе подхода или аэродромное УВД).

Общая точка. Общая для двух воздушных судов точка на поверхности земли, используемая в качестве отсчета для описания минимумов продольного эшелонирования. В качестве такой точки могут использоваться такие точки, как основная точка, точка пути, навигационное средство, контрольная точка.

Примечание. Общая точка не используется для эксплуатационных целей или при ведении радиосвязи между пилотом и диспетчером УВД.

Общее расчетное истекшее время. Для полетов по ППП - расчетное время, требующееся от взлета до пролета над определяемой по навигационным средствам заданной точкой, от которой предполагается начало схемы захода на посадку по ППП, или, если навигационное средство не связано с аэродромом назначения, - до пролета над аэродромом назначения. Для полетов по ПВП - расчетное время, требующееся от взлета до пролета над аэродромом назначения.

Опасная зона. Воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов.

Опасное сближение. Ситуация, при которой, расстояние между воздушными судами становится менее установленного минимума или относительное местоположение и скорость сближения воздушных судов таковы, что возникает серьезная опасность их столкновения.

Опасный участок. Участок на рабочей зоне аэродрома, где уже имели место столкновения или несанкционированные выезды на ВПП или существует потенциальный риск таких случаев, и где требуется повышенное внимание пилотов и/или водителей наземных транспортных средств.

Опознавание. Условия, при которых отметка местоположения конкретного воздушного судна видна на индикаторе воздушной обстановки и однозначно опознана.

Опознавательный индекс воздушного судна. Группа букв, цифр или их комбинация, которая идентична позывному воздушного судна или представляет собой кодовый эквивалент его позывного для осуществления радиосвязи, и которая применяется для опознавания воздушного судна в сети наземной связи ОВД.

Опорная точка захода на посадку до точки в пространстве (PRP). Опорная точка, используемая для захода на посадку до точки в пространстве и определяемая широтой и долготой MAP.

Орган гражданской авиации. Назначенный государством полномочный орган, на которого возложена ответственность за регулирование деятельности гражданской авиации.

Примечание. Термин "Орган гражданской авиации" соответствует одноименному термину, применяемому в статье 8 Воздушного кодекса Кыргызской Республики.

Орган управления воздушным движением (орган УВД). Общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, ДПП или АДП.

Примечание. Термин "Орган УВД" соответствует термину "орган диспетчерского обслуживания воздушного движения", применяемому в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Орган обслуживания воздушного движения (орган ОВД). Назначенный государством полномочный орган, на который возложена ответственность за ОВД в пределах данного воздушного пространства, и в соответствующих случаях означающий орган УВД, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся ОВД.

Примечание. Термин "орган ОВД" соответствует термину "соответствующий полномочный орган ОВД", применяемому в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Орган/диспетчер-отправитель. Орган ОВД или диспетчер УВД, передающий сообщение.

Орган/диспетчер-получатель. Орган ОВД или диспетчер УВД, в адрес которого направлено сообщение.

Организация воздушного движения (ОВД). Осуществляемая безопасным, экономичным и эффективным образом динамичная и интегрированная организация воздушного движения и воздушного пространства, включая ОВД, организацию воздушного пространства и организацию потоков воздушного движения, путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве со всеми сторонами и с использованием бортовых и наземных функций.

Основная зона. Установленная зона, расположенная симметрично относительно номинальной линии пути, в пределах которой МОС обеспечивается полностью. (См. также термин "дополнительная зона").

Ответ ВОРЛ. Отображение в несимволической форме на индикаторе воздушной обстановки сигнала, выдаваемого приемоответчиком ВОРЛ в ответ на запрос.

Отклонившееся от курса воздушное судно. Воздушное судно, которое значительно отклонилось от заданной линии пути или которое сообщает, что оно потеряло ориентировку.

Отметка ПОРЛ. Визуальное отображение в несимволической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, полученного с помощью первичного радиолокатора.

Относительная высота. Расстояние по вертикали от указанного исходного уровня до уровня точки или объекта, принятого за точку.

Относительная высота опорной точки (RDH). Относительная высота продолжения глиссады или номинальной траектории в вертикальной плоскости у порога ВПП.

Первичный радиолокатор. Радиолокационная система, использующая отраженные радиосигналы.

Первичный обзорный радиолокатор (ПОРЛ). Радиолокационная система наблюдения, использующая отраженные радиосигналы.

Передача "блиндром". Передача с одной станции к другой в условиях, при которых двусторонняя радиосвязь не может быть установлена, но при этом предполагается, что вызываемая станция в состоянии принять передачу.

Переходный слой. Воздушное пространство между абсолютной/относительной высотой перехода и эшелонном переходе.

Перрон. Определенная площадь сухопутного аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки или высадки пассажиров, погрузки или выгрузки почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

Персонал, от которого зависит безопасность полетов. Лица, ненадлежащее выполнение которыми своих обязанностей и функций может поставить под угрозу безопасность полетов авиации, включая членов экипажа, персонал по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеров УВД, но, не ограничиваясь перечисленными категориями работников.

План полета. Определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам ОВД.

Площадь маневрирования. Часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

Поверхность оценки препятствий (OAS). Установленная поверхность, предназначенная для определения тех препятствий, которые необходимо учитывать при расчете абсолютной/относительной высоты пролета препятствий для конкретного оборудования и схемы ILS.

Повторяющийся план полета (RPL). План полета, связанный с рядом часто повторяющихся, регулярно выполняемых отдельных полетов с одинаковыми

основными особенностями, который предоставляется эксплуатантом для хранения и повторного использования органами ОВД.

Полет на попутных линиях пути. Полет, когда линия пути одного воздушного судна пересекает линию пути другого впереди следующего воздушного судна под углом не более 45 град. влево или вправо от линии пути впереди следующего воздушного судна.

Полет на противоположных линиях пути. Полет, когда линия пути одного воздушного судна пересекает линию пути другого воздушного судна, и оба этих воздушных судна находятся впереди друг друга в секторе не более 45 град. влево или право от их линий пути.

Полет на пересекающихся линиях пути. Полет, когда линия пути одного воздушного судна пересекает линию пути другого находящегося впереди воздушного судна, и это пересекающее воздушное судно находится в секторе, ограниченном линией под углом от 45 град. до 135 град. влево или вправо от этого другого воздушного судна.

Полетно-информационное обслуживание. Обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов.

Полномочный орган, обеспечивающий обмен данными в направлении полета. Назначенная наземная система, отличная от полномочного органа, обеспечивающего текущий обмен данными, через которую пилот может установить контакт с соответствующим органом УВД с целью получения диспетчерского разрешения в направлении полета.

Полномочный орган, обеспечивающий текущий обмен данными. Назначенная наземная система, через которую разрешено осуществлять диалог CPDLC между пилотом и диспетчером УВД, ответственным в данное время за полет.

Порог ВПП (THR). Начало участка ВПП, который может использоваться для посадки.

Посадочная площадь. Часть рабочей площади, предназначенная для посадки и взлета воздушных судов.

Посадочный радиолокатор (PAR/ПРЛ). Первичное радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна на конечном этапе захода на посадку по боковым и вертикальным отклонениям от номинальной траектории захода на посадку и по расстоянию от точки приземления.

Примечание. Посадочные радиолокаторы предназначены для обеспечения пилотов воздушных судов указаниями посредством радиосвязи на конечном этапе захода на посадку.

Потеря ориентировки. Случай, когда воздушное судно значительно отклоняется от намеченной линии пути или когда оно сообщает о том, что оно не уверено в своем местоположении.

Почти параллельные ВПП. Непересекающиеся ВПП, угол схождения/расхождения продолженных осевых линий которых составляет 15 град. или менее.

Правила группирования данных. Свод согласованных правил, определяющих способ или последовательность объединения множества данных для составления сообщения, имеющего смысловое значение.

Превышение. Расстояние по вертикали от среднего уровня моря до точки или уровня земной поверхности или связанного с ней объекта.

Превышение аэродрома. Превышение самой высокой точки посадочной площади.

Предполагаемое время захода на посадку. Время, когда по расчетам органа УВД прибывающее воздушное судно покинет после задержки контрольную точку ожидания для завершения захода на посадку.

Примечание. Фактическое время покидания контрольной точки ожидания будет зависеть от диспетчерского разрешения на выполнение захода на посадку.

Представленный план полета. План полета в том виде, в каком он представлен органу ОВД пилотом или его уполномоченным представителем без каких-либо последующих изменений.

Прерванная посадка. Посадка, выполнение которой неожиданно прекращено в любой точке ниже ОСА/Н.

Приборные метеорологические условия (ПМУ). Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины ниже минимумов, установленных для ВМУ.

Промежуточная защитная зона (NTZ). При независимых параллельных заходах на посадку коридор воздушного пространства определенных размеров, который расположен по центру между продолженными осевыми линиями двух ВПП, и при входе воздушного судна в который необходимо вмешательство диспетчера УВД для управления маневром любого подвергающегося угрозе воздушного судна, выполняющего заход на посадку на смежную ВПП.

Промежуточная контрольная точка (IF). Контрольная точка, обозначающая конец начального участка и начало промежуточного участка. При использовании RNAV эта контрольная точка обычно определяется точкой пути "флай-бай".

Промежуточный участок захода на посадку. Участок схемы захода на посадку по ППП соответственно между промежуточной контрольной точкой и конечной контрольной точкой или точкой захода на посадку или между концом обратной схемы, схемы "ипподром" или линии пути, прокладываемой методом счисления, и конечной контрольной точкой или точкой захода на посадку.

Профиль. Ортогональная проекция траектории полета или ее части на вертикальную поверхность, содержащую номинальную линию пути.

Процедурное управление. Термин, используемый для обозначения того, что полученная с помощью системы наблюдения ОВД информация не требуется для предоставления УВД.

Процедурное эшелонирование. Эшелонирование, которое применяется при обеспечении процедурного управления.

Психоактивные вещества. Алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители; табак и кофеин исключены.

Пункт передачи донесений. Определенный географический ориентир, относительно которого может быть сообщено местоположение воздушного судна.

Пункт сбора донесений, касающихся ОВД. Орган, создаваемый с целью получения донесений, касающихся ОВД и планов полета, представляемых перед вылетом.

Примечание. Пункт сбора донесений, касающихся ОВД может создаваться как отдельный орган или объединяться с существующим органом, таким как орган ОВД или орган аэронавигационной информации.

Рабочая площадь. Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона (перронов).

Радиовещание. Передача информации, касающейся аэронавигации, которая не адресуется конкретной станции или станциям.

Радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B). Вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и/или принимать такую информацию, как опознавательные знаки, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных.

Радиолокационный контакт. Условия, при которых радиолокационное местоположение отдельного воздушного судна видно и опознано на индикаторе воздушной обстановки.

Радиосвязь. Вид связи по радио, предназначенный главным образом для обмена информацией в речевой форме.

Примечание. Определение термина "радиосвязь" соответствует определению термина "радиотелефония", используемого в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Разворот на посадочную прямую. Разворот, выполняемый воздушным судном на начальном этапе захода на посадку между окончанием линии пути удаления и началом линии пути промежуточного или конечного этапа захода на посадку. Направление этих линий пути не является противоположным.

Примечание. В соответствии с условиями, предусмотренными каждой конкретной схемой, развороты на посадочную прямую могут выполняться либо в горизонтальном полете, либо при снижении.

Раздельные параллельные операции. Одновременное использование параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП, при котором одна ВПП используется исключительно для заходов на посадку, а другая ВПП используется исключительно для вылетов.

Район полетной информации (FIR/РПИ). Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого предоставляется полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

Районное УВД. УВД контролируемых полетов в диспетчерских районах.

Районный диспетчерский центр. Орган, предназначенный для осуществления УВД контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

Располагаемая длина разбега (РДР). Длина ВПП, объявленная пригодной для разбега самолета на земле при взлете.

Распределение. Распределение частот, кодов ВОРЛ/24-битных адресов государству или полномочному органу регистрации общих знаков.

Расчетное время прибытия. При полетах по ППП - это расчетное время прибытия воздушного судна в намеченную точку, обозначенную навигационными средствами, с которой предполагается выполнение маневра захода на посадку по ППП, или, при отсутствии навигационного средства, связанного с этим аэродромом, - время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом. При выполнении полетов по ПВП - расчетное время прибытия воздушного судна в точку над аэродромом.

Расчетное время уборки колодок. Расчетное время, когда воздушное судно начинает движение, связанное с вылетом.

Расчетное истекшее время. Расчетное время, необходимое для следования от одной основной точки до другой.

Режим (ВОРЛ). Условный идентификатор, относящийся к специфическим функциям сигналов запроса, передаваемых запросчиком ВОРЛ.

Примечание: ВОРЛ имеет режимы А, С, S и смешанный режимы. См. Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Рекомендация по предотвращению столкновения. Предоставляемая органом ОВД рекомендация относительно маневров в целях оказания помощи пилоту в предотвращении столкновения.

Рулежная дорожка (РД). Определенный путь на сухопутном аэродроме, установленный для руления воздушных судов и предназначенный для соединения одной части аэродрома с другой, в том числе:

(а) Полоса руления на стоянке. Часть перрона, обозначенная как рулежная дорожка и предназначенная для обеспечения подхода только к местам стоянки воздушных судов.

(b) Перронная рулежная дорожка. Часть системы рулежных дорожек, расположенная на перроне и предназначенная для обеспечения маршрута руления через перрон.

(c) Скоростная рулежная дорожка. Рулежная дорожка, соединенная с ВПП под острым углом и позволяющая выполняющим посадку воздушным судам сходить с ВПП на более высоких скоростях, чем те скорости, которые достигаются на других выводных рулежных дорожках, и тем самым сводить к минимуму время нахождения на ВПП.

Руление. Движение воздушного судна по поверхности аэродрома за счет собственной тяги, за исключением взлета и посадки.

Руление по воздуху. Движение вертолета/воздушного судна вертикального взлета и посадки (ВВП) над поверхностью аэродрома, обычно в условиях действия эффекта земли, с путевой скоростью, как правило, менее 40 км/ч (20 уз.).

Примечание. Фактическая относительная высота может варьироваться, и некоторым вертолетам может требоваться выполнять руление по воздуху на высоте более 8 м (25 фут) над уровнем земли (AGL) для уменьшения турбулентности, возникающей в условиях действия эффекта земли, или обеспечения запаса высоты для груза на внешней подвеске.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъемная сила которого в полете создается в основном за счет аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Сборник аэронавигационной информации (AIP). Выпущенная или санкционированная государством публикация, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации.

Связанное с риском употребление психоактивных веществ. Употребление авиационным персоналом одного или нескольких психоактивных веществ таким образом, что оно:

(a) представляет прямую опасность для употребляющего их человека или ставит под угрозу жизнь, здоровье и благополучие других людей и/или

(b) создает или усугубляет проблему или расстройство профессионального, социального, психического или физического характера.

Связь "диспетчер - пилот" по линии передачи данных (CPDLC). Средство связи между диспетчером и пилотом в целях УВД с использованием линии передачи данных.

Связь по линии передачи данных. Вид связи, предназначенный для обмена сообщениями по линии передачи данных.

Сдвиг ветра. Резкое и/или кратковременное существенное изменение направления и/или скорости ветра. При этом:

(a) Слабый сдвиг ветра. Сдвиг ветра, составляющая вектора скорости которого по отношению к вектору воздушной скорости воздушного судна составляет менее 2 м/с;

(b) Умеренный сдвиг ветра. Сдвиг ветра, составляющая вектора скорости которого по отношению к вектору воздушной скорости воздушного судна составляет от 2 м/с до 4 м/с;

(c) Сильный сдвиг ветра. Сдвиг ветра, составляющая вектора скорости которого по отношению к вектору воздушной скорости воздушного судна составляет более 4 м/с, но не более 6 м/с;

(d) Очень сильный сдвиг ветра. Сдвиг ветра, составляющая вектора скорости которого по отношению к вектору воздушной скорости воздушного судна составляет более 6 м/с.

Сигнальная площадка. Площадка на аэродроме, используемая для размещения наземных сигналов.

Символ местоположения. Визуальное отображение в символической форме на индикаторе воздушной обстановки местоположения воздушного судна, аэродромного транспортного средства или другого объекта, полученное после автоматической обработки данных о местоположении, поступивших из любого источника.

Система наблюдения ОВД. Общий термин, под которым в отдельности понимаются системы ADS-B, ПОРЛ, ВОРЛ или любая другая сопоставимая наземная система, позволяющая опознать воздушное судно.

Примечание. Сопоставимой наземной системой является система, которая в результате проведения сравнительной оценки или использования другой методики продемонстрировала, что обеспечиваемый ею уровень безопасности полетов и характеристик соответствует аналогичному показателю моноимпульсного ВОРЛ или превышает его.

Следующий полномочный орган, обеспечивающий обмен данными. Наземная система, назначенная таковой полномочным органом, обеспечивающим текущий обмен данными, через которую может осуществляться передача связи и управления в направлении полета.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТIS). Автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов. При этом:

(a) D-АТIS. Служба АТIS, основанная на использовании линии передачи данных;

(b) Речевая АТIS. Служба АТIS, основанная на использовании радиотелефонной связи в виде непрерывных и повторяющихся передач.

Служба наблюдения ОВД. Термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения ОВД.

Слякоть. Пропитанный водой снег с удельным весом от 0,5 до 0,8, который при ударе ступней о землю разбрызгивается в разные стороны.

Примечание. Сочетание льда, снега и/или стоячей воды, особенно, когда идет дождь, дождь со снегом или снег, может образовывать субстанции с удельным весом более 0,8. Эти субстанции из-за высокого содержания воды/льда могут иметь скорее прозрачный, чем мутный вид, и при более высоком удельном весе будут легко отличимы от слякоти.

Снег (на земле).

(а) Сухой снег. Снег с удельным весом до 0,35, но, не включая 0,35, который, будучи в рыхлом состоянии, может сдуваться ветром или после сжатия рукой рассыпаться.

(b) Мокрый снег. Снег с удельным весом от 0,35 до 0,5, но, не включая 0,5, который после сжатия рукой не рассыпается и образует или имеет тенденцию образовывать снежный ком.

(с) Уплотненный снег. Снег с удельным весом 0,5 и выше, спрессованный в твердую массу, не поддающуюся дальнейшему уплотнению, который при отрыве от земли не рассыпается, а ломается на большие глыбы.

Соглашение ADS-C. План передачи донесений, который определяет условия передачи данных ADS-C, который включает данные, необходимые органу ОВД, и частоту передачи донесений ADS-C, и который согласовывается до начала использования ADS-C для ОВД.

Примечание. Обмен информацией об условиях соглашения между наземной системой и воздушным судном будет обеспечиваться посредством контракта или серии контрактов.

Соответствующий полномочный орган:

(а) в отношении полета над открытым морем - соответствующий полномочный орган государства регистрации;

(b) в отношении полета не над открытым морем - соответствующий полномочный орган государства, обладающего суверенитетом над данной территорией.

Спасательная команда. Команда, состоящая из обученного персонала и оснащенная оборудованием, пригодным для быстрого проведения поиска и спасания.

Специальный полет по ПВП (СПВП). Полет по ПВП, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем ВМУ, разрешено органом УВД.

Стадия бедствия. Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

Стадия неопределенности. Ситуация, которая характеризуется наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

Стадия тревоги. Ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

Стандартный маршрут вылета по ППП (SID). Установленный маршрут вылета по ППП, связывающий аэродром или определенную ВПП аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту.

Стандартный маршрут прибытия по ППП (STAR). Установленный маршрут прибытия по ППП, связывающий основную точку, обычно на маршруте ОВД, с точкой, от которой может начинаться полет по опубликованной схеме захода на посадку по ППП.

Стандартный разворот. Маневр, при котором выполняется отворот в сторону от заданной линии пути с последующим разворотом в противоположном направлении, с тем, чтобы воздушное судно вышло на ту же заданную линию пути и следовало по ней в обратном направлении.

Примечание. Стандартный разворот считается "левым" или "правым" в зависимости от направления первоначального отворота.

Схема захода на посадку по ППП (IAP). Серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, откуда может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или намаршруте. Схемы захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

Схема неточного захода на посадку (NPA). Схема захода на посадку по приборам предназначенная для выполнения двухмерных (2D) заходов на посадку по приборам типа А.

Примечание. Полеты по схемам неточного захода на посадку могут выполняться с использованием метода захода на посадку с непрерывным снижением на конечном участке (CDFA). CDFa с консультативным наведением VNAV по расчетам, выполненным бортовым оборудованием (см. п. 1.8.1 главы 1 раздела 4 части I тома I PANS-OPS (Doc 8168)), считаются трехмерными (3D) заходами на посадку по приборам. CDFa с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам. Дополнительная информация, касающаяся CDFa, содержится в разделах 1.7 и 1.8 тома I PANS-OPS (Doc 8168).

Схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV). Схема захода на посадку по ППП с использованием навигации, основанной на

характеристиках (PBN), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А..

Схема точного захода на посадку (РА). Схема захода на посадку по ППП основанная на использовании навигационных систем (ILS, MLS, GLS и SBAS категории I), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А или В..

Схема ожидания. Заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения.

Схема "ипподром". Схема, позволяющая воздушному судну уменьшить абсолютную/относительную высоту на начальном участке захода на посадку и/или вывести воздушное судно на линию пути приближения, когда вход в обратную схему нецелесообразен.

Схема ухода на второй круг. Порядок, которого необходимо придерживаться в случае невозможности продолжения захода на посадку.

Текущий план полета (CPL). План полета, включая возможные изменения, обусловленные последующими диспетчерскими разрешениями.

Точка переключения (СОР). Точка, в которой при полете воздушного судна по участку маршрута ОВД, определяемому с помощью ориентации на всенаправленные ОВЧ-радиомаяки, ожидается перенос основной навигационной ориентации со средства, находящегося позади воздушного судна, на следующее средство, находящееся впереди него.

Примечание. Точки переключения устанавливаются для обеспечения оптимального уравнивания силы и качества сигнала между аэронавигационными средствами на всех используемых высотах и для обеспечения общего источника наведения по азимуту для всех воздушных судов, выполняющих полеты по одному и тому же отрезку участка маршрута.

Точка приземления. Точка, где номинальная глиссада пересекает ВПП.

Точка пути. Конкретный географический пункт, используемый для определения маршрута зональной навигации или траектории полета воздушного судна, применяющего зональную навигацию. Точки пути обозначаются как:

(а) точка пути "флай-бай". Точка пути, которая предусматривает упреждение разворота в целях обеспечения выхода на следующий участок маршрута или схемы по касательной; или

(b) точка пути "флайовер". Точка пути, в которой начинается разворот с целью выхода на следующий участок маршрута или схемы.

Точка ухода на второй круг (МАРt). Точка в схеме захода на посадку по ППП, в которой или до которой для обеспечения необходимого МОС начинается полет по предписанной схеме ухода на второй круг.

Точка фиктивного порога ВПП (FTR). FTR представляет собой точку, над которой проходит траектория конечного участка захода на посадку на относительной высоте, определяемой высотой опорной точки. Она определяется

широтой, долготой и относительной высотой эллипсоида WGS-84. FTP заменяет LTP в том случае, когда линия пути конечного участка захода на посадку не совпадает с направлением продолженной осевой линии ВПП или когда порог смещен относительно фактического порога ВПП. При заходах на посадку не по направлению осевой линии ВПП FTP располагается на пересечении перпендикуляра из FAS до порога ВПП. Превышение FTP является таким же, как превышение фактического порога ВПП.

Турбулентность. Степень возмущенности воздушной массы, при полете в которой значение положительной или отрицательной перегрузки, воздействующей на воздушное судно, становится более или менее $+1,0$. При этом:

(а) Умеренная турбулентность. Турбулентность, при которой значение положительной или отрицательной перегрузки, воздействующей на воздушное судно, становится более или менее $+1,0$, но:

(1) не более $+2,0$ и не менее $-2,0$ соответственно в полетной конфигурации воздушного судна; или

(2) не более $+1,4$ и не менее $-1,4$ соответственно в посадочной конфигурации воздушного судна.

(б) Сильная турбулентность. Турбулентность, при которой значение положительной или отрицательной перегрузки, воздействующей на воздушное судно, становится:

(1) $+2,0$ или более или $-2,0$ или менее соответственно в полетной конфигурации воздушного судна; или

(2) $+1,4$ или более или $-1,4$ или менее соответственно в посадочной конфигурации воздушного судна.

Турбулентность в следе. Сила воздействия вращающихся масс воздуха, образующихся позади законцовок крыльев тяжелых реактивных воздушных судов.

Угол наклона траектории в вертикальной плоскости (VPA). Угол снижения на конечном участке захода на посадку в опубликованных схемах баро-VNAV.

Узловой диспетчерский район (ТМА). Диспетчерский район, создаваемый обычно в местах схождения маршрутов ОВД в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов.

Управление воздушным движением (УВД). Обслуживание, предоставляемое в целях:

(а) предотвращения столкновений:

(1) между воздушными судами; и

(2) воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования и

(б) ускорения и регулирования воздушного движения.

УВД в районе подхода. УВД контролируемых полетов прибывающих или вылетающих воздушных судов.

Управление потоком. Меры, предназначенные для направления потока движения в определенную часть воздушного пространства, по определенному маршруту или к определенному аэродрому с целью обеспечения наиболее эффективного использования воздушного пространства.

Фигурный полет. Преднамеренно выполняемые воздушным судном маневры, характеризующиеся резким изменением его пространственного положения, необычным пространственным положением или необычным изменением скорости.

Центр полетной информации. Орган, предназначенный для предоставления полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Эффект земли. Улучшение летно-технических характеристик/подъемной силы за счет взаимодействия поверхности земли с воздушным потоком, создаваемым системой несущих винтов, когда вертолет или другое воздушное судно СВВП выполняет полет вблизи земли.

Примечание. У большинства вертолетов эффективность несущих винтов повышается под воздействием эффекта земли до высоты, соответствующей примерно одному диаметру несущего винта.

Эшелон перехода. Самый нижний эшелон полета, который может быть использован для полета выше абсолютной/относительной высоты перехода.

Эшелон полета (FL). Поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм.рт.ст. (1013,2 гПа), и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

Примечание 1. Барометрический высотомер, градуированный в соответствии со стандартной атмосферой:

(а) при установке на давление QNH показывает абсолютную высоту;

(б) при установке на давление QFE показывает относительную высоту над порогом ВПП;

(с) при установке на давление 760 мм.рт.ст. (1013,2 гПа) показывает эшелон полета.

Примечание 2. Термины "относительная высота" и "абсолютная высота", используемые в примечании 1, означают приборные, а не геометрические относительные или абсолютные высоты.

Примечание 3. Расчет безопасных высот осуществляется в соответствии с Приложением 5 к настоящим Правилам.

1.2. Приведенные ниже сокращения и акронимы имеют следующие значения:

AAIM - автономный контроль целостности на борту;

АС - консультативный циркуляр;

AGL - над уровнем земли;
AHRS - курсовертикаль;
AIRAC - регламентация и контролирование аэронавигационной информации;
AMSL - над средним уровнем моря;
ANP - фактические навигационные характеристики;
AOB - угол крена;
ARP - контрольная точка аэродрома (КТА);
ATC - управление воздушным движением (УВД);
ATS - обслуживание воздушного движения (ОВД);
ATT - продольный допуск;
ATTCS - система автоматического управления взлетной тягой;
AZM - азимут;
baro-VNAV - барометрическая вертикальная навигация;
BV - значение буфера;
CA - курс до абсолютной высоты;
CAT - категория (кат.);
CBT - автоматизированная учебная система;
CDI - индикатор отклонения от курса;
CF - курс до контрольной точки;
C/L - осевая линия;
CPA - точка максимального сближения;
CRC - контроль с использованием циклического избыточного кода;
CRM - модель риска столкновения;
CRM - управление ресурсами экипажа;
DA/H - абсолютная/относительная высота принятия решения;
DCP - базовая точка пересечения;
DER - взлетный конец ВПП;
DF - пеленгация;
DME - дальномерное оборудование;
DTT - точность использования системы;
EDA - зона разности превышений;
EFIS - электронная система пилотажного оборудования воздушного судна;
EGPWS - улучшенная система предупреждения о близости земли;
ESDU - отдел сбора данных технических систем;
ETOPS - полеты увеличенной дальности самолетов с двумя газотурбинными силовыми установками;
EUROCAE - Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации;
FA - курс от контрольной точки до абсолютной высоты;
FAF - конечная контрольная точка захода на посадку;
FAP - точка конечного этапа захода на посадку;

FM - курс от контрольной точки до завершения режима вручную;
FMC - ЭВМ управления полетом;
FMS - система управления полетом;
FRAP - точка выставления направления траектории полета;
FTT - допуск на технику пилотирования;
FSD - отклонение на полную шкалу;
FTE - погрешность техники пилотирования;
FTT - допуск на технику пилотирования;
GARP - азимутальная опорная точка GBAS;
GBAS - наземная система функционального дополнения;
GPA - угол наклона глиссады;
GPIP - точка пересечения глиссады;
GPWS - система предупреждения о близости земли;
HA - ожидание/полет по схеме "ипподром" до абсолютной высоты;
HAE - высота относительно эллипсоида;
HAL - порог срабатывания сигнализации в горизонтальной плоскости;
HF - ожидание/полет по схеме "ипподром" до контрольной точки;
HL - потеря высоты;
HM - ожидание/полет по схеме "ипподром" до завершения режима вручную;
HPL - уровень защиты в горизонтальной плоскости;
HSI - авиагоризонт;
IAC - карта захода на посадку по ППП;
IAS - приборная скорость;
IFP - схема полета по ППП;
IFR - правила полета по приборам (ППП);
ILS - система посадки по ППП;
IMAL - сигнал системы контроля целостности (или порог срабатывания сигнализации контроля целостности);
IMC - приборные метеорологические условия (ПМУ);
INS - инерциальная навигационная система;
IRS - инерциальная опорная система;
ISA - международная стандартная атмосфера (МСА);
KIAS - приборная воздушная скорость в узлах;
LDAH - располагаемая посадочная дистанция для вертолетов;
LNAV - боковая навигация;
LORAN - радионавигационная система дальнего действия;
LTP - точка посадочного порога ВПП;
MA/H - минимальная абсолютная/относительная высота;
MATF - контрольная точка разворота при уходе на второй круг;
MM - средний маркерный радиомаяк;
MDA/H - минимальная абсолютная/относительная высота снижения;

MLS - микроволновая система посадки;
MOC - минимальный запас высоты над препятствиями;
MOPS - стандарты минимальных эксплуатационных характеристик;
MSL - средний уровень моря;
NADP - приемы снижения шума при вылете;
NDB - ненаправленный радиомаяк;
NSE - погрешность навигационной системы;
OCA/H - абсолютная/относительная высота пролета препятствий;
OCA/Hfm - OCA/H конечного этапа захода на посадку и ухода на второй круг по прямой;
OCA/Hps - OCA/H точного участка;
OCS - поверхность пролета препятствий
OIS - поверхность обозначения препятствий;
OJT - подготовка на рабочем месте;
OLS - поверхность ограничения препятствий;
OM - внешний маркерный радиомаяк;
PAOAS - поверхность оценки препятствий параллельных заходов на посадку;
PAPI - точный указатель траектории захода на посадку;
PDG - расчетный градиент схемы;
PVT - местоположение, скорость и время;
QFE - атмосферное давление на уровне порога ВПП;
QNH - установка на земле шкалы давлений высотомера для получения превышения;
R - скорость разворота;
RA - рекомендация по разрешению угрозы столкновения;
RAIM - автономный контроль целостности в приемнике;
RASS - отдаленный источник для установки высотомера;
RF - дуга постоянного радиуса до контрольной точки;
RNP - требуемые навигационные характеристики;
RPDS - селектор данных опорной траектории;
RSR - трассовый обзорный радиолокатор;
RSS - квадратный корень из суммы квадратов;
RVR - дальность видимости на ВПП;
SARPS - Стандарты и Рекомендуемая практика (ИКАО);
SBAS - спутниковая система функционального дополнения;
SD - стандартное отклонение;
SDF - контрольная точка ступенчатого снижения;
SI - Международная система единиц (СИ);
SOC - начало набора высоты;
SOPS - стандартные эксплуатационные правила;
SPI - специальный индикатор положения;

SST - сверхзвуковой воздушный транспорт;
ST - допуск на инструментальные вычисления;
TA - консультативная информация о воздушном движении;
TACAN - УВЧ-система ближней навигации;
TA/H - разворот на абсолютной/относительной высоте;
TNA/H - абсолютная/относительная высота разворота;
TAR - обзорный радиолокатор аэродрома (радиолокатор района аэродрома);
TAS - истинная скорость;
TCH - относительная высота пересечения порога ВПП;
TF - линия пути до контрольной точки;
THR - порог ВПП;
TR - точка разворота;
TSO - технический стандарт;
TTT - метод вычерчивания по шаблону;
VA - направление до абсолютной высоты;
VAL - порог срабатывания сигнализации в вертикальной плоскости;
VASIS - система визуальной индикации глиссады;
VDF - радиопеленгаторная ОБЧ-станция;
VHF - очень высокая частота (ОБЧ);
VI - направление до пересечения;
VM - направление до завершения режима вручную;
VNAV - вертикальная навигация;
VOR - всенаправленный ОБЧ-радиомаяк;
VPL - уровень защиты в вертикальной плоскости;
VSS - поверхность визуального участка;
VTF - вектор до конечного участка;
WGS - Всемирная геодезическая система;
ХТТ - поперечный допуск;
гПа - гектопаскаль;
кат. - категория;
км - километр;
КРМ - курсовой радиомаяк;
м - метр;
мин. - минута;
м. миля - морская миля;
м/с - метров в секунду;
МСА - международная стандартная атмосфера;
ОАА - Объединенные авиационные администрации;
ПВП - правила визуальных полетов;
ППП - правила полетов по приборам;
СИ - Международная система единиц;

уз. - узел;
фут - фут.

Глава 2 Применение

2.1. Общие положения

2.1.1. Настоящие Правила распространяются на все воздушные суда, зарегистрированные в Кыргызской Республике, независимо от их местонахождения, при условии, что они не противоречат правилам, опубликованным государством, осуществляющим юрисдикцию над пролетаемой территорией, а также на все воздушные суда, осуществляющие полеты в воздушном пространстве Кыргызской Республики. Над открытым морем действуют правила, оговоренные в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

2.1.2. Если иное не принято Правительством Кыргызской Республики и Международная организация гражданской авиации (ИКАО) не уведомлена об этом, ответственность за ОВД воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике, при полете над соответствующими участками открытого моря несет орган ОВД того Договаривающегося государства, которое в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями, приняло на себя ответственность за предоставление ОВД в пределах данного участка открытого моря.

Примечание. Выражение "региональное аэронавигационное соглашение" относится к соглашению, одобренному Советом ИКАО, как правило, по рекомендации регионального аэронавигационного совещания.

2.1.3. Настоящие Правила разработаны в соответствии с требованиями пункта 3, статьи 10 Воздушного кодекса Кыргызской Республики. При разработке настоящих Правил в качестве основных документов ИКАО использованы:

(а) Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации "Правила полетов", издание 10-е, вступившее в силу 24.11.2005, и включающее поправку N 44, вступившую в силу 13.11.2013;

(б) Документ ИКАО (Doc 8168) "Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов", Том I "Правила производства полетов", издание 5-е, вступившее в силу с 26.11.2006, и включающее поправку N 1, вступившую в силу с 15.03.2007;

(с) Документ ИКАО (Doc 8168) "Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов", Том II "Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам", издание 5-е, вступившее в

силу с 26.11.2006, и включающее поправку N 1, вступившую в силу с 15.03.2007;

(d) Документ ИКАО (Doc 4444) "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения", издание 15-е, вступившее в силу с 22.11.2007, и включающее поправку N 5, вступившую в силу с 22.11.2007.

2.1.4. При формулировании требований в тексте настоящих Правил глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, а при формулировании рекомендаций применяются вспомогательный глагол "следует" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.

2.1.5. Правила, содержащиеся в указанных Документах ИКАО Doc 8168 и Doc 4444, и не включенные в настоящие Правила, могут применяться в Кыргызской Республике и в отношении воздушных судов, зарегистрированных в Кыргызской Республике или эксплуатируемых эксплуатантами Кыргызской Республики, при производстве полетов воздушных судов, построении схем полетов и организации и обслуживании воздушного движения соответственно, при условии, что эти правила не противоречат требованиям авиационных правил Кыргызской Республики. Другие Документы ИКАО, на которые имеется ссылка в Примечаниях к настоящим Правилам, если не оговорено иное, не имеют статуса нормативного правового акта, а являются, лишь инструктивным материалом, способствующим применению настоящих Правил и, где применимо, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

2.1.6. В настоящие Правила включены определения лишь для тех терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях, и изменение значения которых может повлиять на смысл требования. В главу 1 настоящих Правил включены также термины, сокращения и акронимы, которые не обязательно могут упоминаться в тексте настоящих Правил. Такие термины, сокращения и акронимы используются, когда применимы такие Документы ИКАО, как Doc 8168 и Doc 4444.

2.1.7. Все значения, касающиеся расстояний или скоростей, и указанные в скобках, не применимы на территории Кыргызской Республики, за исключением тех случаев, когда эти значения применяются на территории других государств в указанных в скобках единицах измерения.

2.1.8. Если не оговорено иное или иное не предполагается из контекста, в настоящих Правилах:

2.1.8.1. Термин "пилот" применяется также и по отношению к командиру воздушного судна или летному экипажу, равно как и термин "воздушное судно" имеет отношение к действиям пилота, командира воздушного судна или летного экипажа.

2.1.8.2. Термин "аэродром" означает также площадки, используемые определенными типами воздушных судов, такими как вертолеты или аэростаты.

2.1.8.3. Термин "орган ОВД", "орган УВД" относится к соответствующему органу ОВД или УВД соответственно, который осуществляет ОВД/УВД в данном районе или по отношению к данному воздушному судну.

2.1.9. Примечания, включенные в настоящие Правила, где это необходимо, имеют цель предоставить лишь фактическую информацию или ссылку на соответствующие требования, но не являются составной частью Правил.

2.1.10. Приложения к настоящим Правилам содержат материал, сгруппированный отдельно для удобства пользования, но являются неотъемлемой частью настоящих Правил.

2.1.11. Дополнения к настоящим Правилам содержат материал, который имеет цель предоставить лишь инструктивный материал, способствующий применению настоящих Правил, и не имеют статуса требований.

2.2. Соблюдение правил полетов

2.2.1. Управление воздушным судном осуществляется в соответствии с общими правилами, а в полете, также, в соответствии с:

- (a) ПВП; или
- (b) ППП.

2.3. Ответственность за соблюдение правил полетов

2.3.1. Командир воздушного судна, независимо от того, осуществляет ли он управление воздушным судном или нет, несет ответственность за управление воздушным судном в соответствии с правилами полетов за исключением тех случаев, когда он может отступать от этих правил при обстоятельствах, абсолютно необходимых в интересах безопасности. О любых таких действиях командир воздушного судна по возможности немедленно сообщает органу ОВД.

2.3.2. До начала полета командир воздушного судна знакомится со всей имеющейся информацией, касающейся запланированного полета. В отношении полетов за пределы района аэродрома и всех полетов по ППП предполетная подготовка включает изучение последних метеорологических сводок и прогнозов погоды с учетом требований, касающихся запаса топлива и альтернативных действий в тех случаях, если полет не может быть выполнен в соответствии с планом.

2.4. Полномочия командира воздушного судна

2.4.1. Командир воздушного судна в целях исполнения своих обязанностей обладает полномочиями принятия окончательного решения в отношении любых действий, связанных с выполнением полета, обеспечением соблюдения

требований РЛЭ воздушного судна, а также любого применимого правила производства полетов в соответствии с конкретными обстоятельствами и условиями полета.

2.4.2. В случае, когда какое-либо лицо на борту воздушного судна совершает какие-либо действия, которые угрожают безопасности полета, командир воздушного судна имеет право предпринимать любые меры в отношении такого лица с тем, чтобы прекратить такие действия и обеспечить безопасность полета.

2.4.3. Командир воздушного судна имеет право не допускать любое лицо на борт воздушного судна или высадить его в любом промежуточном аэропорту, если действия или состояние здоровья такого лица, создают угрозу безопасности полета. При необходимости для применения таких прав командир воздушного судна обращается к соответствующим службам или органам в данном аэропорту.

2.4.4. В случае вынужденной посадки командир воздушного судна совместно с членами экипажа в пределах, в которых практически это возможно, руководит действиями пассажиров и всех лиц, находящихся на месте посадки, до прибытия на место посадки представителей соответствующих служб или органов.

2.5. Связанное с риском употребление психоактивных веществ

2.5.1. Ни одно лицо, от обязанностей которого в максимальной степени зависит безопасность полетов авиации (персонал, от которого зависит безопасность полетов), не выполняет эти обязанности, находясь под воздействием каких-либо психоактивных веществ, ограничивающих возможности человека. Ни одно такое лицо не занимается каким-либо связанным с риском употреблением психоактивных веществ.

2.6. Медицинский контроль

2.6.1. Каждый эксплуатант/орган ОВД предпринимают меры к тому, чтобы каждый член экипажа перед первым вылетом в данный день, и, в случае органа ОВД, каждый диспетчер, занятый ОВД, перед тем, как приступить к выполнению своих обязанностей в данный день или смену прошел медицинский контроль у назначенного эксплуатантом/органом ОВД или органом гражданской авиации специалиста, имеющего соответствующую подготовку в области авиационной медицины.

2.6.2. В случае, когда при нахождении экипажа вне пункта базирования и невозможности назначения специалиста для осуществления медицинского контроля, ответственность за сообщение командиру воздушного судна о своей негодности к полету по состоянию здоровья или наличии каких-либо признаков

болезни или неудовлетворительного состояния своего здоровья возлагается на каждого члена экипажа соответственно. При этом в любом случае командир воздушного судна имеет право принятия окончательного решения о возможности допуска члена экипажа к полету по состоянию здоровья.

Глава 3 Общие правила

3.1. Общие правила безопасности

3.1.1. Управление воздушным судном осуществляется без проявления небрежности или безрассудства, создающих угрозу жизни других людей или сохранности их имущества.

3.1.2. За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или за исключением тех случаев, когда на это выдано разрешение органа гражданской авиации, полеты воздушных судов не выполняются над густонаселенными районами или местами скопления людей на такой высоте, которая не обеспечивает при возникновении чрезвычайных обстоятельств выполнение посадки, не подвергаящей чрезмерной опасности людей или имущество на земле.

3.1.3. Крейсерские эшелоны, на которых выполняется полет или часть полета, выражаются:

(а) эшелонами при полетах на нижнем из используемых эшелонов, или выше этого эшелона, или, где это применимо, выше абсолютной/относительной высоты перехода;

(б) абсолютными/относительными высотами при полетах ниже нижнего из используемых эшелонов, или, где это применимо, на абсолютной/относительной высоте перехода, или ниже ее.

3.1.4. Воздушные суда не сбрасывают или не разбрызгивают что-либо в полете, за исключением случаев, когда это указывается в соответствующей информации, рекомендации и/или разрешении, полученных от органа ОВД.

3.1.5. Воздушное судно не буксирует другое воздушное судно или любой другой предмет, за исключением тех случаев, когда буксировка выполняется согласно установленным правилам или процедурам, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и/или разрешении, полученных от органа ОВД.

3.1.6. Спуск с парашютом, кроме аварийного спуска, не производится, за исключением тех случаев, когда это производится согласно установленным правилам или процедурам, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и/или разрешении, полученных от органа ОВД. Покидание воздушного судна с применением парашютов в аварийных случаях применяется, если:

(a) РЛЭ воздушного судна предусматривает применение такого вида покидания;

(b) каждый член экипажа и другие лица, находящиеся на борту, обеспечиваются парашютами, и имеют соответствующую подготовку по использованию парашютов и выполнению такого покидания, включая меры безопасности на борту воздушного судна при использовании парашютного оборудования воздушного судна.

3.1.7. Перед покиданием воздушного судна с применением парашютов, когда это возможно, пилот направляет воздушное судно в сторону от населенного района с минимальной вертикальной скоростью снижения.

3.1.8. Воздушные суда не выполняют фигурные полеты, за исключением тех случаев, когда это производится согласно установленным правилам или процедурам, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и/или разрешении, полученных от органа ОВД.

3.1.9. Групповые полеты осуществляются в соответствии со специальной инструкцией, утвержденной органом гражданской авиации. Групповые полеты в контролируемом воздушном пространстве выполняются согласно следующим условиям:

(a) в группе назначается одно воздушное судно в качестве ведущего воздушного судна, пилот которого несет ответственность за представление донесений о местоположении и ведение радиосвязи с органом ОВД от имени всей группы. Ничто в настоящем положении не препятствует пилоту любого воздушного судна в группе вступить в радиообмен с диспетчером органа ОВД, если это диктуется необходимостью предотвращения какой-либо опасности для полета группы или любого из воздушных судов в группе;

(b) за соблюдение эшелонирования между воздушными судами в группе отвечают командиры каждого из воздушных судов в группе, и при его обеспечении учитываются переходные периоды, когда воздушные суда маневрируют для занятия своего места в группе, а также во время схождения и расхождений;

(c) каждое воздушное судно находится от ведущего воздушного судна на удалении не более 1 км (0,5 м. мили) в боковой и продольной плоскостях и 30 м (100 фут) в вертикальной плоскости;

(d) состав одной группы, как правило, не превышает 10 воздушных судов;

(e) каждый пилот воздушного судна в группе способен продолжать и завершить полет вне группы самостоятельно на случай возникновения такой необходимости.

3.1.10. Беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется таким образом, чтобы свести к минимуму опасность для лиц, имущества или других воздушных судов, и с соблюдением условий, оговоренных в Приложении 4 к настоящим Правилам.

3.1.11. Воздушные суда не выполняют полеты в запретной зоне или в зоне ограничения полетов, информация о которых была должным образом опубликована, за исключением полетов, выполняемых в соответствии с условиями установленных ограничений или с разрешения государства, над чьей территорией установлены такие зоны.

3.2. Предотвращение столкновений

3.2.1. Воздушное судно не сближается с другим воздушным судном на такое расстояние, при котором возникает опасность столкновения. Пилот немедленно сообщает органу УВД о любом опасном сближении и других обстоятельствах, которые могут создавать угрозу безопасности полетов.

3.2.2. Воздушное судно, имеющее право первоочередности, сохраняет свой курс и скорость.

3.2.3. Независимо от типа полета или класса воздушного пространства летный экипаж в течение всего полетного времени непрерывно прослушивает радиообмен на требуемой частоте и осуществляет визуальное и инструментальное наблюдение за окружающим пространством в целях предотвращения столкновения.

3.2.4. Настоящие Правила не освобождают командира воздушного судна от ответственности за принятие наиболее эффективных действий по предотвращению столкновения, включая маневры по предотвращению столкновения в соответствии с рекомендациями по предотвращению угрозы столкновения, выдаваемыми системой БСПС.

3.2.5. Воздушное судно, которое в соответствии с нижеследующими правилами уступает путь другому воздушному судну, принимает меры к тому, чтобы избежать пролета выше, ниже или впереди другого воздушного судна, за исключением тех случаев, когда оно находится на безопасном удалении и учитывает влияние турбулентности в следе воздушного судна.

3.2.6. При сближении двух воздушных судов на встречных линиях пути или на линиях пути, близких к встречным, и если при этом существует опасность столкновения, то каждое из этих воздушных судов отворачивает вправо.

3.2.7. При сближении двух воздушных судов на противоположных или пересекающихся линиях пути приблизительно на одной и той же высоте воздушное судно, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает путь, за исключением следующих случаев, когда:

- (a) воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам и аэростатам;
- (b) дирижабли уступают путь планерам и аэростатам;
- (c) планеры уступают путь аэростатам;

(d) воздушное судно, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь воздушным судам, буксирующим другие воздушные суда или какие-либо предметы.

3.2.8. Обгоняющим считается такое воздушное судно, которое приближается к другому воздушному судну со стороны хвостовой части по линии, образующей угол менее 70 град. к плоскости симметрии последнего, при котором оно находится в таком положении по отношению к обгоняемому воздушному судну, когда в ночное время невозможно различить ни один из левых или правых аэронавигационных огней воздушного судна. Обгоняемое воздушное судно пользуется правом первоочередности, а обгоняющее воздушное судно осуществляет обгон, отворачивая вправо на достаточное расстояние от обгоняемого воздушного судна.

3.2.9. Воздушное судно, находящееся в полете, а также движущееся по земле или воде, уступает путь воздушным судам, выполняющим посадку или находящимся на конечном этапе захода на посадку.

3.2.10. Когда два или несколько воздушных судов тяжелее воздуха приближаются к аэродрому с целью совершения посадки, воздушное судно, находящееся выше, уступает путь воздушному судну, находящемуся ниже. При этом последнее воздушное судно не пользуется этим правилом для пересечения пути другого воздушного судна, находящегося на конечном этапе захода на посадку, или в целях обгона такого воздушного судна. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь планерам.

3.2.11. Воздушное судно, которому известно, что другое воздушное судно имеет минимальный запас топлива или совершает вынужденную посадку, уступает путь такому воздушному судну. Воздушное судно с минимальным запасом топлива уступает путь воздушному судну, выполняющему вынужденную посадку.

3.2.12. Воздушное судно, рулящее на площади маневрирования аэродрома, уступает дорогу воздушным судам, совершающим взлет или готовящимся взлетать.

3.2.13. В случае опасности столкновения между двумя воздушными судами, выполняющими руление на рабочей площади аэродрома, применяются следующие правила:

(a) при сближении двух воздушных судов на встречных линиях пути или на линиях пути, близких к встречным, каждое воздушное судно останавливается и, если возможно, отворачивает вправо, соблюдая достаточный интервал;

(b) при сближении двух воздушных судов на сходящихся линиях пути воздушное судно, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает дорогу;

(с) воздушное судно, обгоняемое другим воздушным судном, пользуется правом первоочередности, а обгоняющее воздушное судно соблюдает достаточный интервал до другого воздушного судна.

3.2.14. Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает во всех местах ожидания у ВПП, если нет иного указания от АДП. При обнаружении на маршруте руления препятствий пилот предпринимает меры по предотвращению столкновения и сообщает об этих препятствиях диспетчеру УВД.

3.2.15. Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает у всех линий "стоп" с включенными огнями и может продолжать движение после того, как эти огни выключаются. Использование посадочных/рулежных фар и огней направленного освещения планера в случаях, не оговоренных в настоящих Правилах, осуществляется в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

3.2.16. Ночью на всех воздушных судах, находящихся в полете, включаются следующие огни:

(а) огни предотвращения столкновения; и

(b) аэронавигационные огни, предназначенные для обозначения траектории движения воздушного судна. При этом не включаются другие огни, если они могут быть ошибочно приняты за указанные огни.

3.2.17. Ночью:

(а) на всех воздушных судах, передвигающихся на рабочей площади аэродрома, включаются аэронавигационные огни, предназначенные для обозначения траектории движения воздушного судна, и не включаются другие огни, если они ошибочно могут быть приняты за указанные огни;

(b) за исключением постоянного или любого другого соответствующего освещения, на всех воздушных судах, находящихся на рабочей площади аэродрома, включаются габаритные огни;

(с) на всех воздушных судах, эксплуатируемых или буксируемых на рабочей площади аэродрома, включая временную остановку во время руления или буксировки, включаются огни, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну или огни предотвращения столкновения, при условии, что они не вызывают опасного ослепления наблюдателей; и

(d) на всех воздушных судах с работающими двигателями, находящимися на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для указания того, что их двигатели работают или огни предотвращения столкновения, при условии, что они не вызывают опасного ослепления наблюдателей.

3.2.18. За исключением случаев, оговоренных в настоящих Правилах, на всех воздушных судах, находящихся в полете, эксплуатирующихся, буксируемых или находящихся на рабочей площади аэродрома, включая временную остановку во время руления или буксировки, и оборудованных

огнями предотвращения столкновения и огнями, предназначенными для указания того, что их двигатели работают, эти огни включаются также и днем.

3.2.19. Пилоту разрешается отключать или уменьшать интенсивность любых проблесковых огней, если они:

(a) отрицательно влияют или могут отрицательно повлиять на удовлетворительном выполнении его обязанностей; или

(b) вызывают или могут вызвать опасное ослепление внешнего наблюдателя.

3.2.20. Воздушное судно не выполняет учебные полеты по ППП:

(a) если на воздушном судне не установлено полностью исправное спаренное управление;

(b) если пилот-инструктор не занимает рабочего места, с которого он может действовать в качестве страхующего пилота в отношении лица, выполняющего учебный полет. Пилот-инструктор имеет достаточный обзор впереди с каждой стороны воздушного судна или на борту этого воздушного судна находится компетентный наблюдатель, имеющий связь с пилот-инструктором, и занимающий такое место, на котором его сектор обзора дополняет сектор обзора пилот-инструктора.

3.2.21. Воздушное судно, выполняющее полет на аэродроме или в районе аэродрома, независимо от того, находится ли оно в зоне аэродромного движения, или нет:

(a) ведет наблюдение за прочим движением на аэродроме в целях предотвращения столкновения;

(b) придерживается схемы движения, используемой другими воздушными судами, или не входит в нее;

(c) выполняет все развороты влево при заходе на посадку и после взлета, если не получены другие указания;

(d) выполняет посадку и взлет против ветра, если условия безопасности, расположение ВПП или другие условия, связанные с воздушным движением, не указывают на целесообразность использования другого направления.

Порядок действий на воде

3.2.22. Когда два воздушных судна, или воздушное судно и надводное судно сближаются друг с другом и при этом возникает опасность их столкновения, воздушное судно продолжает движение с соблюдением осторожности и с учетом существующей обстановки и условий, и в том числе ограничений, присущих другому судну.

3.2.23. Воздушное судно, справа от которого движется другое воздушное или морское судно, уступает ему путь в целях обеспечения достаточного удаления.

3.2.24. Воздушное судно, сближающееся с другим воздушным или морским судном на встречных линиях пути или на линиях пути, близких к встречным, отворачивает вправо в целях обеспечения достаточного удаления.

3.2.25. Обгоняемое воздушное или морское судно имеет право первоочередности, а обгоняющее судно изменяет свой курс в целях обеспечения достаточного удаления.

3.2.26. Воздушное судно, выполняющее посадку на воду или взлет с воды, предпринимает меры к тому, чтобы держатся на достаточном удалении от любых надводных судов и не создают помех их движению.

3.2.27. Ночью на всех воздушных судах, находящихся на воде, включаются бортовые огни, предусмотренные Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море, за исключением случаев, когда это не представляется практически возможным, и в этом случае на них устанавливаются огни, в максимально возможной степени аналогичные по характеристикам и местоположению огням, требуемым Международными правилами. При этом любой меньший период ночного времени не может применяться в открытом море или других районах, где действуют Международные правила для предупреждения столкновения судов на море.

3.3. План полета

3.3.1. Информация в отношении запланированного полета или части полета, подлежащая направлению в орган ОВД, представляется в форме плана полета. План полета представляется до начала:

(а) любого полета или его части для УВД;

(б) любого полета по ППП в пределах консультативного воздушного пространства;

(с) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует орган ОВД в целях упрощения предоставления полетно-информационного обслуживания, аварийного оповещения, а также поиска и спасания;

(d) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует орган ОВД в целях упрощения координации действий с соответствующими военными органами или органами ОВД других сопредельных государств во избежание перехвата, необходимость в котором может возникнуть для целей опознавания;

(е) любого полета с пересечением международных границ.

3.3.2. При отсутствии других указаний органа ОВД для полетов по ППП повторяющегося характера план полета представляется перед вылетом в пункт сбора донесений, касающихся ОВД, или передается в орган ОВД по радио.

3.3.3. При отсутствии других указаний со стороны органа ОВД план полета, для которого требуется УВД или консультативное обслуживание,

представляется, по крайней мере, за 1 час до вылета или, в случае его представления в полете, в такое время, которое гарантирует его получение органом ОВД, по крайней мере, за 10 мин. до расчетного времени достижения воздушным судном:

(а) запланированного пункта входа в диспетчерский или консультативный район; или

(b) точки пересечения воздушной трассы или консультативного маршрута.

3.3.4. План полета включает следующую информацию:

(а) опознавательные знаки воздушного судна;

(b) правила выполнения полета и тип полета;

(c) количество и тип(ы) воздушных судов и категория турбулентности в следе;

(d) оборудование;

(e) аэродром вылета (см. примечание 1);

(f) расчетное время уборки колодок (см. примечание 2);

(g) крейсерские скорости;

(h) крейсерские эшелоны;

(i) маршрут полета;

(j) аэродром назначения и общее расчетное истекшее время;

(k) запасные аэродромы;

(l) запас топлива;

(m) общее число людей на борту;

(n) аварийно-спасательное оборудование;

(o) прочая информация.

Примечание 1. В тех случаях, когда планы представляются во время полета, информация, содержащаяся в этом разделе плана, состоит из указания места, из которого, если это необходимо, может быть получена дополнительная информация о плане.

Примечание 2. В тех случаях, когда планы представляются во время полета, информация, содержащаяся в этом разделе плана, состоит из указания времени пролета первого пункта маршрута, к которому относится план полета.

3.3.5. Независимо от того, с какой целью представляется план полета, он содержит информацию, если она применима, по разделам, до раздела "Запасные аэродромы" включительно, касающуюся всего маршрута или части этого маршрута, в отношении которого представляется план полета.

3.3.6. План полета, когда это требуется, применимо или необходимо для эксплуатанта воздушного судна, также содержит информацию по всем другим его разделам.

3.3.7. Все изменения в плане полета, представленном в отношении полета по ППП или полета по ПВП, выполняемого как контролируемый полет, по возможности, незамедлительно сообщаются органу ОВД. В отношении других

полетов по ПВП органу ОВД, по возможности незамедлительно, сообщаются значительные изменения в плане полета.

Примечание. Изменения в представленных до вылета сведениях о запасе топлива и общем числе людей на борту, которые оказались неточными к моменту вылета, относятся к разряду значительных изменений в плане полета и подлежат обязательному сообщению.

3.3.8. При отсутствии других указаний органа ОВД сообщение о прибытии передается по радиосвязи или по линии передачи данных органу ОВД на аэродроме прибытия незамедлительно после посадки любым экипажем, выполняющим полет, по которому был представлен план полета, охватывая весь полет или оставшуюся часть полета до аэродрома назначения.

3.3.9. Если иное не требуется органом ОВД, план полета может быть представлен в отношении лишь части полета, не включающей оставшуюся часть полета до пункта назначения.

3.3.10. В том случае, когда на аэродроме прибытия отсутствует орган ОВД, сообщение о прибытии, если это требуется, представляется незамедлительно после посадки ближайшему органу ОВД наиболее быстрыми средствами передачи информации.

3.3.11. В случаях, когда известно, что сообщение о прибытии органу ОВД не может быть передано после посадки или с помощью наземных средств, такое сообщение передается непосредственно перед посадкой. Такое сообщение, как правило, передается соответствующей авиационной станции, обслуживающей орган ОВД, который отвечает за данный район полетной информации.

3.3.12. Сообщение о прибытии воздушного судна содержит следующее:

- (a) опознавательные знаки воздушного судна;
- (b) аэродром вылета;
- (c) аэродром назначения, в случае посадки на запасном аэродроме;
- (d) аэродром прибытия;
- (e) время прибытия.

3.4. Сигналы

3.4.1. При наблюдении или получении любого из сигналов, приведенных в Приложении 1 к настоящим Правилам, воздушное судно предпринимает такие действия, которые могут потребоваться в соответствии с установленным значением данного сигнала.

3.4.2. Сигналы, указанные в Приложении 1 к настоящим Правилам, используются только для указанных целей, и никакие другие сигналы, которые могут быть приняты в качестве таких сигналов, не используются.

3.4.3. Сигнальщик несет ответственность за подачу воздушным судам стандартных сигналов, регулирующих их движение на земле, точным и

понятным образом, используя сигналы, указанные в Приложении 1 к настоящим Правилам.

3.4.4. Никакое лицо не управляет движением воздушного судна, если оно не имеет соответствующей подготовки и соответствующую квалификационную отметку в своем свидетельстве авиационного персонала или соответствующее разрешение, выданное органом гражданской авиации.

3.4.5. Сигнальщик носит отличительный покрытый люминесцентной краской жилет, позволяющий летному экипажу определить, что он или она являются лицом, несущим ответственность за подачу сигналов.

3.4.6. Весь задействованный на земле персонал для подачи любых сигналов в дневное время использует покрытые люминесцентной краской лопатки или перчатки. Светящиеся жезлы используются в ночное время или в условиях низкой видимости.

3.5. Время

3.5.1. За исключением случаев, которые могут быть оговорены специально органом гражданской авиации для конкретных случаев применения, для целей аэронавигации в Кыргызской Республике используется Всемирное координированное время (UTC), которое выражается в часах и минутах, а при необходимости и в секундах, суток, начиная с полуночи.

3.5.2. Проверка времени производится перед началом выполнения контролируемого полета, а также в такие другие моменты времени, в которые такая проверка может оказаться необходимой.

3.5.3. В тех случаях, когда время используется в условиях применения линии передачи данных, его точность находится в пределах 1 секунды от UTC.

3.6. Управление воздушным движением

Диспетчерское разрешение

3.6.1. Диспетчерское разрешение получают до начала выполнения контролируемого полета или части полета, которая выполняется как контролируемый полет. Такое разрешение запрашивается путем представления плана полета органу УВД. При этом план полета может охватывать только часть полета, когда необходимо, для описания той части или тех маневров, которые связаны с УВД, а диспетчерское разрешение может охватывать только часть текущего плана полета, как на это указывают границы разрешения, или может относиться к таким конкретным маневрам, как руление, посадка или взлет.

3.6.2. Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет командира воздушного судна, он может запросить и, при наличии практической возможности, получить измененное диспетчерское разрешение. Ничто в

настоящем положении не освобождает диспетчера УВД от ответственности за правильность и точность передаваемого пилоту разрешения, указания или информации.

3.6.3. В случае, когда воздушное судно запрашивает разрешение на внеочередные действия, оно по запросу органа УВД сообщает о причинах необходимости запрашиваемых действий.

3.6.4. В том случае, если до вылета предполагается, что, в зависимости от продолжительности полета по запасу топлива и при условии нового диспетчерского разрешения в полете, может быть принято решение о продолжении полета на другой аэродром назначения, то об этом сообщается органу УВД путем внесения в план полета соответствующей информации об изменении маршрута и изменении пункта назначения.

3.6.5. Воздушное судно, эксплуатируемое на контролируемом аэродроме, не начинает или, когда указывается органом ОВД или предписывается инструкцией по производству полетов аэродрома, не продолжает руления на площади маневрирования без разрешения АДП и выполняет все указания этого органа.

Изменение плана полета

3.6.6. За исключением случаев возникновения чрезвычайной ситуации, требующей немедленных действий со стороны экипажа воздушного судна отклонение от плана полета допускается с разрешения органа УВД. В таких случаях экипаж, как только позволит обстановка, сообщает органу ОВД о предпринятых им действиях и о том, что эти действия были приняты в связи с возникновением чрезвычайных обстоятельств.

3.6.7. При отсутствии других разрешений органа ОВД или указаний органа УВД контролируемые полеты, по мере возможности, выполняются:

(а) на установленных маршрутах ОВД вдоль определенной осевой линии этого маршрута; или

(b) на любом другом маршруте непосредственно между аэронавигационными средствами и (или) точками, определяющими этот маршрут.

3.6.8. Воздушное судно, выполняющее полет вдоль участка маршрута ОВД, определяемого относительно всенаправленного ОВЧ-радиомаяка, переключается с аэронавигационного средства, находящегося сзади воздушного судна, на соответствующее аэронавигационное средство, находящееся впереди него, в точке переключения, если она установлена, или как можно ближе к ней.

3.6.9. О любых отклонениях от установленного или запланированного маршрута сообщается в орган ОВД.

3.6.10. В случае если в ходе контролируемого полета имеют место непреднамеренные отклонения от текущего плана полета, предпринимаются следующие действия:

(а) если воздушное судно отклонилось от линии пути, предпринимаются действия для корректировки курса воздушного судна в целях быстрейшего возвращения на линию заданного пути;

(b) если среднее значение истинной воздушной скорости на крейсерском эшелоне между двумя пунктами передачи донесений изменяется на плюс-минус 5% от истинной воздушной скорости, указанной в плане полета, информация об этом направляется в орган ОВД;

(с) если расчет времени пролета очередного пункта передачи донесений, границы района полетной информации или время прибытия на аэродром назначения, в зависимости от того, что окажется первым, отличается от времени, о котором было сообщено органу ОВД, более чем на 3 минуты или на другую величину, установленную органом ОВД или установленную согласно региональным аэронавигационным соглашениям, пересмотренное расчетное время как можно скорее сообщается соответствующему органу ОВД.

3.6.11. В случае действия соглашения ADS, всякий раз, когда происходят изменения, выходящие за пределы, оговоренные в контракте на передачу нерегулярных сообщений ADS, об этом автоматически по линии передачи данных сообщается органу ОВД.

3.6.12. Запрос на изменение плана полета включает нижеследующую информацию:

(а) при изменении крейсерского эшелона:

(1) опознавательные знаки воздушного судна;

(2) запрашиваемый крейсерский эшелон и крейсерская скорость; и

(3) при необходимости пересмотренный расчет времени последующего пересечения границ района полетной информации;

(b) при изменении маршрута полета без изменения пункта назначения:

(1) опознавательные знаки воздушного судна;

(2) правила выполнения полета;

(3) запрашиваемый маршрут, включая данные, относящиеся к плану полета, начиная с места, откуда запрашиваются изменения в маршруте;

(4) пересмотренный расчет времени;

(5) любая относящаяся к делу информация;

(с) при изменении маршрута и пункта назначения:

(1) опознавательные знаки воздушного судна;

(2) правила выполнения полета;

(3) запрашиваемый маршрут до нового аэродрома назначения, включая данные, относящиеся к плану полета, начиная с места, откуда запрашиваются изменения в маршруте;

(4) пересмотренный расчет времени;

- (5) запасные аэродромы;
- (6) любая другая относящаяся к делу информация.

3.6.13. Когда становится очевидным, что полет, выполняемый в ВМУ в соответствии с текущим планом полета, не может быть выполнен, воздушное судно, выполняющее контролируемый полет по ПВП:

(а) запрашивает измененное разрешение, позволяющее продолжать полет в ВМУ до пункта назначения или до запасного аэродрома или покинуть воздушное пространство, в пределах которого требуется диспетчерское разрешение; или

(b) если не может быть получено измененное разрешение в соответствии с подпунктом (а) настоящего пункта, сообщает органу УВД о принятом решении продолжать полет в ВМУ, либо покинуть соответствующее воздушное пространство, либо произвести посадку на ближайшем подходящем для этого аэродроме; или

Примечание: В случае применения подпункта (b) настоящего пункта пилот вертолета может также произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.

(с) если полет выполняется в пределах диспетчерской зоны, запрашивает разрешение на выполнение СПВП; или

(d) запрашивает разрешение на выполнение полета по ППП.

Донесения о местоположении

3.6.14. За исключением случаев, предусмотренных соответствующим органом ОВД, воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, сообщает органу ОВД о времени и высоте пролета каждого из установленных обязательных пунктов передачи донесений, а также другую требуемую информацию. Донесения о местоположении также передаются при пролете дополнительных пунктов по запросу органа ОВД. В отсутствие установленных пунктов передачи донесений сообщения о местоположении передаются через определенные промежутки времени, установленные или указанные органом ОВД.

3.6.15. Воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, и предоставляющие информацию о местоположении по линии передачи данных, предоставляют донесения о местоположении только по запросу.

Прекращение УВД

3.6.16. По истечении необходимости в УВД воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, незамедлительно сообщает об этом органу УВД, за исключением случаев, когда выполняется посадка на контролируемом аэродроме.

Связь

3.6.17. При выполнении контролируемого полета пилот непрерывно прослушивает канал радиосвязи соответствующего органа УВД и, по мере необходимости, устанавливает с ним радиосвязь, если иное не предписывается органом ОВД в отношении воздушных судов, являющихся составной частью аэродромного движения над контролируемым аэродромом.

Примечание 1. Для обеспечения непрерывной радиосвязи с органом ОВД могут быть использованы система избирательного вызова SELCAL или аналогичные автоматические сигнальные устройства.

Примечание 2. Установление связи по CPDLC не освобождает пилота осуществлять непрерывное прослушивание канала радиосвязи органа ОВД.

3.6.18. В случае отказа радиосвязи с органом УВД летный экипаж предпринимает меры к тому, чтобы восстановить эту связь, используя все другие имеющиеся средства, а в случае нахождения в районе или зоне контролируемого аэродрома, следит за сигналами, которые могут быть переданы с земли.

3.6.19. В случае отказа радиосвязи в ВМУ, воздушное судно:

(а) продолжает полет в ВМУ, совершает посадку на ближайшем подходящем для этого аэродроме, и сообщает о своем прибытии органу УВД с помощью наиболее быстрых средств передачи информации;

(б) если считается целесообразным, завершает полет по ППП в соответствии с требованиями настоящих Правил.

3.6.20. В случае отказа радиосвязи в ПМУ и принятия решения завершить полет, воздушное судно:

(а) если на основе регионального аэронавигационного соглашения не оговаривается иное, в воздушном пространстве, где УВД осуществляется без использования радиолокатора, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную/относительную высоту полета, если она больше, в течение 20 мин. после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательного донесения, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

(б) в воздушном пространстве, где для УВД используется радиолокатор, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную/относительную высоту полета, если она больше, в течение 7 мин. после:

(1) времени достижения последнего заданного эшелона или минимальной абсолютной/относительной высоты полета; или

(2) времени установки кода 7600 в приемоответчике; или

(3) того, как экипажу воздушного судна не удалось сообщить свое местоположение в пункте обязательного донесения;

в зависимости от того, что позже, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

(с) при радиолокационном наведении или по получении указания УВД выполнить смещение с использованием RNAV без установленного ограничения занимает предусмотренный текущим планом полета маршрут не позднее следующей основной точки, учитывая при этом применяемую минимальную абсолютную/относительную высоту полета;

(d) продолжает полет по маршруту согласно текущему плану полета до соответствующего навигационного средства или точки, обслуживающих аэродром назначения, и, при необходимости соблюдения положений нижеследующего подпункта (е) настоящего пункта, выполняет полет в режиме ожидания над этим средством или точкой до начала снижения;

(е) начинает снижение от навигационного средства или точки точно в полученное и подтвержденное в последний раз время ожидаемого захода на посадку или как можно ближе к этому времени или, если расчетное время захода на посадку не было получено и подтверждено, начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

(f) выполняет нормальный заход на посадку по ППП в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства или точки; и

(g) совершает посадку, по возможности, в пределах 30 мин. после расчетного времени прибытия или последнего подтвержденного расчетного времени захода на посадку, в зависимости от того, какое из этого времени является более поздним.

3.7. Незаконное вмешательство

3.7.1. Воздушное судно, которое стало объектом незаконного вмешательства, предпринимает меры к тому, чтобы сообщить органу ОВД об этом факте, о всех связанных с ним важных обстоятельствах и любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами, для того чтобы позволить органу ОВД обеспечить первоочередность действий в отношении такого воздушного судна и сократить до минимума возможность конфликтных ситуаций между ним и другими воздушными судами.

3.7.2. Если воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, командир воздушного судна принимает меры к тому, чтобы в кратчайший срок выполнить посадку на ближайшем приемлемом аэродроме или на специальном аэродроме, указанном органом ОВД, если обстановка на борту воздушного судна не требует иного.

3.7.3. Если командир воздушного судна не может продолжать полет до ближайшего аэродрома, ему следует принять меры к тому, чтобы продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне, по крайней мере, до тех пор, пока не появится возможность сообщить органу ОВД или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия радиолокатора или ADS-B.

3.7.4. Когда воздушному судну, подвергнутому акту незаконного вмешательства, необходимо отклониться от заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиосвязь с органом ОВД, командир воздушного судна, по возможности:

(а) принимает меры к тому, чтобы передать сообщение по используемому каналу ОВЧ-связи, на аварийной частоте ОВЧ-связи или по другим каналам связи, включая использование бортового приемопередающего оборудования, такого как линия передачи данных, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки; и

(б) продолжает полет, соблюдая соответствующие процедуры, предусмотренные для полета при чрезвычайных обстоятельствах, если такие правила применимы и опубликованы в Документе ИКАО "Дополнительные региональные правила" (Doc 7030); или

(с) если соответствующие региональные правила не установлены, продолжает полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, как правило, используемых при полетах по ППП, на:

(1) 150 м (500 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут); или

(2) 300 м (1000 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 м (2000 фут).

3.8. Перехват

Примечание. Термин "перехват" в настоящем контексте не включает перехват и сопровождение, выполняемые по запросу терпящих бедствие воздушных судов в соответствии с положениями томов II и III Документа ИКАО "Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию" (IAMSAR) (Doc 9731).

3.8.1. Командир гражданского воздушного судна, когда оно является объектом перехвата, соблюдает правила и процедуры, оговоренные в Приложении 2 и Приложении 1 к настоящим Правилам.

Примечание. См. также п.3.4.

3.9. Минимальные значения видимости и расстояния до облаков ВМУ

3.9.1. Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ указаны в таблице 3-1.

Таблица 3-1

Диапазон высот	Класс воздушного пространства	Видимость в полете	Расстояние до облаков	
			По горизонтали	По вертикали
На высоте 3000 м (10000 фут) над MSL и выше	ABCDEFGFG	8 км	1500 м	300 м (1000 фут)
На высоте ниже 3000 м (10000 фут) над MSL и выше 900 м (3000 фут) над MSL или выше 300 м (1000 фут) над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	ABCDEFGFG	5 км	1500 м	300 м (1000 фут)
На высоте 900 м (3000 фут) над MSL и ниже или 300 м (1000 фут) над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	ABCDE	5 км	1500 м	300 м (1000 фут)
	FG	5 км	При отсутствии облаков и при видимости земной или водной поверхности	

3.9.2. Если абсолютная высота перехода меньше высоты 3000 м (10000 фут) над MSL, вместо высоты 3000 м (10000 фут) следует использовать эшелон полета 3000 м (100).

3.9.3. С разрешения органа ОВД в воздушном пространстве класса FG:

(а) полеты могут выполняться при ухудшении видимости в полете, но не менее чем до 1500 м:

(1) на скоростях в условиях преобладающей видимости, на которых можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними; или

(2) в условиях, когда вероятность встречи с другими воздушными судами, как правило, небольшая, в таких зонах: как зоны с низкой интенсивностью воздушного движения и во время выполнения авиационных спецработ на малых высотах;

(б) могут выполняться полеты вертолетов при видимости в полете менее 1500 м, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия во избежание столкновения с ними.

3.9.4. Минимумы ВМУ для воздушного пространства класса А включены в Таблицу 3-1 для сведения, и не означают одобрение полетов по ПВП в воздушном пространстве этого класса.

Глава 4 Правила визуальных полетов

4.1. За исключением СПВП, полеты по ПВП выполняются в условиях видимости и на расстоянии до облаков, равных или превышающих величины, указанные в Таблице 3-1.

4.2. При выполнении полета по ПВП пилот обеспечивает соблюдение установленных минимальных интервалов относительно других воздушных судов, заданного маршрута/схемы полета, предотвращение столкновения с другими воздушными судами, земной/водной поверхностью или любыми препятствиями или объектами на земной/водной поверхности путем визуального определения местоположения и линии пути воздушного судна относительно известных наземных ориентиров.

Примечание: Применение ПВП не исключает одновременное использование пилотом в целях навигации любого имеющегося в распоряжении бортового или наземного оборудования для навигации, включая соответствующую информацию, полученную от диспетчера УВД.

4.3. За исключением тех случаев, когда на это имеется диспетчерское разрешение взлеты или посадки по ПВП на аэродроме, находящемся в пределах диспетчерской зоны, или полеты в зоне аэродромного движения или схеме движения не осуществляются, если:

- (a) высота нижней границы облаков менее 450 м (1500 фут); или
- (b) видимость на земле менее 5 км.

4.4. Полеты по ПВП ночью по маршруту могут выполняться:

- (a) при полетах по оказанию срочной медицинской помощи, поиску и спасанию;
- (b) при выполнении учебных полетов с соблюдением интервалов эшелонирования по ППП;
- (c) в других случаях с разрешения органа ОВД.

4.5. При отсутствии разрешения органа ОВД полеты по ПВП не выполняются:

- (a) выше эшелона полета 6000 м (эшелон полета 200 в воздушном пространстве, где установлена единица измерения высоты в футах);
- (b) на околозвуковых и сверхзвуковых скоростях.

4.6. Разрешение на выполнение полетов по ПВП выше эшелона полета 8100 м (эшелон полета 290 в воздушном пространстве, где установлена единица измерения высоты в футах) не выдается в районах, где выше эшелона полета 8100 м (эшелон полета 290 в воздушном пространстве, где установлена единица измерения высоты в футах) применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут).

4.7. За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или за исключением тех случаев, когда на это выдано разрешение органом гражданской авиации, полеты по ПВП выполняются на высоте не менее:

(a) 300 м (1000 фут) над наивысшим препятствием в радиусе 600 м от воздушного судна при полете над густонаселенными районами или местами скопления людей;

(b) 150 м (500 фут) над земной или водной поверхностью при полете в любых других районах.

4.8. При отсутствии других указаний в диспетчерских разрешениях или указаний органа ОВД горизонтальные крейсерские полеты по ПВП на высоте более 900 м (3000 фут) над земной или водной поверхностью или выше другого установленного органом ОВД уровня отсчета, выполняются на крейсерском эшелоне, соответствующем линии пути, согласно таблицам крейсерских эшелонов в Приложении 3 к настоящим Правилам.

4.9. Полеты по ПВП выполняются в следующих случаях:

(a) когда они выполняются в пределах воздушного пространства классов В, С и D;

(b) когда они являются составной частью аэродромного движения на контролируемых аэродромах; или

(c) когда они выполняются в качестве СПВП.

4.10. При выполнении полета по ПВП в пределах заданного органом ОВД района, при входе в эти районы или по заданному маршруту, осуществляется постоянное прослушивание канала радиосвязи соответствующего органа ОВД, предоставляющего полетно-информационное обслуживание, и, по мере необходимости, передаются донесения о местоположении воздушного судна.

4.11. Переход от полета по ПВП на полет по ППП осуществляется с разрешения органа ОВД. Такое разрешение выдается органом ОВД на основе представленного для этого:

(a) поправленного текущего плана полета; или

(b) нового плана полета.

4.12. Взлеты и посадки по ПВП ночью на горных аэродромах выполняются, если на это имеется соответствующее разрешение органа гражданской авиации государства, в котором находится аэродром, или если правилами такого государства разрешаются взлеты и посадки на горных аэродромах. В любом случае взлеты/посадки по ПВП ночью выполняются в ВМУ на аэродромы, имеющие соответствующую световую маркировку, по меньшей мере, площади маневрирования.

4.13. К полетам по ПВП ночью допускаются пилоты, имеющие соответствующую подготовку и квалификационную отметку о допуске к полетам по ППП.

Глава 5 Правила полетов по ППП

5.1. Правила, применимые ко всем полетам по ППП

5.1.1. На воздушных судах устанавливаются соответствующие приборы и навигационное оборудование, необходимые для выполнения полета по маршруту.

5.1.2. Полеты по ППП выполняются на высоте не ниже минимальной абсолютной/относительной высоты полета, установленной государством, над территорией которого выполняется полет, за исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке или когда на это выдается специальное разрешение органа гражданской авиации этого государства. Там, где такая минимальная высота не установлена полеты по ППП выполняются на высоте не менее:

(а) 600 м (2000 фут) над наивысшим препятствием, находящимся в пределах зоны с радиусом 8 км от любой точки линии пути при полетах над горным районом;

(b) 300 м (1000 фут) над наивысшим препятствием, находящимся в пределах зоны с радиусом 8 км от любой точки линии пути в любых других случаях, отличных от подпункта (а) настоящего пункта.

Примечание. При определении расчетного местоположения воздушного судна учитывается точность имеющегося навигационного оборудования на земле и на борту воздушного судна.

5.1.3. При выполнении полета по ППП пилот обеспечивает соблюдение установленных минимальных интервалов относительно других воздушных судов, заданного маршрута/схемы полета, предотвращение столкновения с другими воздушными судами, земной/водной поверхностью или любыми препятствиями или объектами на земной/водной поверхности путем определения местоположения и линии пути воздушного судна с помощью соответствующего бортового оборудования, включая соответствующую информацию, полученную от диспетчера УВД.

Примечание: ППП не исключает использование пилотом в целях навигации любых данных, полученных визуальным путем.

5.1.4. При переходе от полета по ППП к полету по ПВП пилот сообщает органу УВД о принятом решении и соответствующих изменениях, вносимых в текущий план полета.

5.1.5. В тех случаях, когда воздушное судно, выполняющее полет по ППП, находится в ВМУ или встречается с такими условиями, оно не прекращает полет по ППП, если не предполагается, что в течение достаточно длительного периода времени полет будет выполняться в устойчивых ВМУ, и имеется намерение выполнять полет в этих условиях.

5.2. Полеты по ППП в пределах контролируемого воздушного пространства

5.2.1. Полет по ППП в крейсерском режиме полета в контролируемом воздушном пространстве выполняется на крейсерском эшелоне или, в случае получения разрешения на набор высоты в крейсерском режиме, между двумя эшелонами или выше эшелона, выбранного на основании:

(а) таблиц крейсерских эшелонов в Приложении 3 к настоящим Правилам; или

(b) измененной таблицы крейсерских эшелонов, когда это оговорено в Приложении 3 к настоящим Правилам для полетов выше эшелона полета 410 (12500 м), за исключением того, что при наличии других указаний в диспетчерском разрешении или указаний органа ОВД в АИР, оговоренное в указанном Приложении приведение эшелонов пути в соответствие с линией пути не применяется.

5.3. Полеты по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства

5.3.1. Горизонтальный полет по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства выполняется на крейсерском эшелоне в соответствии с линией пути согласно:

(а) таблиц крейсерских эшелонов в Приложении 3 к настоящим Правилам, за исключением тех случаев, когда органом ОВД даны другие указания для полетов на высоте 900 м (3000 фут) или ниже над MSL; или

(b) измененной таблице крейсерских эшелонов, когда это оговорено в Приложении 3 к настоящим Правилам для полетов выше эшелона полета 410 (12500 м).

5.3.2. При выполнении полета по ППП вне контролируемого воздушного пространства, но в пределах заданного органом ОВД района, при входе в этот район, или по заданному маршруту, осуществляется прослушивание канала радиосвязи с органом ОВД, предоставляющим полетно-информационное обслуживание, и, при необходимости, устанавливается радиосвязь с ним.

5.3.3. При полетах по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства, в отношении которых орган ОВД требует:

(а) представления плана полета;

(b) осуществления прослушивания канала радиосвязи, и, при необходимости, установления радиосвязи с органом ОВД, предоставляющим полетно-информационное обслуживание, передаются в соответствии с требованиями настоящих Правил в отношении донесения о местоположении воздушного судна при выполнении контролируемых полетов.

5.3.4. Воздушные суда, пользующиеся консультативным ОВД при полетах по ППП в пределах указанного консультативного воздушного пространства, руководствуются требованиями настоящих Правил в отношении донесения о местоположении воздушного судна при выполнении контролируемых полетов, за исключением того, что план полета и изменения к нему не являются объектом диспетчерских разрешений, и что в ходе полета поддерживается двусторонняя радиосвязь с органом ОВД, предоставляющим консультативное ОВД.

Глава 6

Общие требования к производству полетов

6.1. На этапах руления, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки члены экипажа не осуществляют переговоры или деятельность, не связанные с выполнением функций члена экипажа.

6.2. С момента начала взлета до набора высоты 200 м или заданной высоты экипажу и диспетчеру УВД не следует вступать в радиосвязь, за исключением случаев, когда это необходимо в интересах безопасности полета.

6.3. Взлет не выполняется, если другое воздушное судно уходит на второй круг.

6.4. Взлет не от начала ВПП, взлет/посадка при попутном ветре, могут производиться при условии, что:

(а) это предусмотрено инструкцией по производству полетов аэродрома;

(б) соблюдаются требования РЛЭ воздушного судна в отношении располагаемых дистанций, необходимых для взлета/посадки.

6.5. Взлет с пониженной тягой не следует выполнять если:

(а) на поверхности ВПП имеется снег, слякоть, лед, вода, грязь, резина, масло или другие вещества, ухудшающие состояние ВПП;

(б) горизонтальная видимость составляет менее 2 км (1 м. мили);

(с) боковая составляющая ветра, с учетом порывов, превышает 8 м/с (15 уз.);

(д) попутная составляющая ветра, с учетом порывов, превышает 3 м/с (5 уз.);

(е) прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что грозы могут повлиять на заход на посадку или вылет.

Примечание. Использование пониженной тяги при взлете может ограничиваться также и РЛЭ воздушного судна.

6.6. Если иное не оговорено РЛЭ воздушного судна:

(а) окна кабины летного экипажа не закрываются шторами в течение всего полетного времени;

(б) при полетах ночью общее освещение кабины летного экипажа не включается без необходимости.

6.7. Движение по аэродрому осуществляется с разрешения диспетчера УВД согласно установленной схеме движения. Если воздушное судно не установлено на место стоянки, пилот или лицо, осуществляющее буксировку воздушного судна, немедленно сообщает об этом органу ОВД.

6.8. При отсутствии или ухудшенной видимости маркировочных знаков или других случаях по запросу пилота или решению органа УВД в целях безопасности движения по аэродрому, органу ОВД или эксплуатанту аэропорта следует лидировать рулящее воздушное судно специальным наземным транспортным средством. Такое транспортное средство оборудуется соответствующими огнями и радиостанцией, позволяющей прослушивать радиообмен между диспетчером УВД и пилотом, а также осуществлять радиообмен с пилотом и, при необходимости, с диспетчером УВД на частоте, на которой может вести радиосвязь лидируемое воздушное судно.

Глава 7 Правила вылета

7.1. МОС при вылете

7.1.1. МОС равен нулю у взлетного конца ВПП (DER). От этой точки он увеличивается и составляет 0,8% от горизонтального расстояния в направлении полета в секторе, ограниченном линией под углом 15 град. в каждую сторону от осевой линии ВПП.

7.1.2. Разворот на линию пути более 15 град. по отношению к осевой линии ВПП осуществляется в точке, расположенной на расстоянии не менее 600 м от начала ВПП и обеспечивающей МОС:

- (a) 120 м (394 фут) для самолетов; и
- (b) 90 м (295 фут) для вертолетов.

7.2. Расчетный градиент схемы (PDG)

7.2.1. Если не указано иное, в схемах вылета расчетный градиент PDG составляет:

- (a) 3,3% для самолетов; и
- (b) 5% для вертолетов.

7.3. Абсолютная/относительная высота схемы

7.3.1. Абсолютная/относительная высота схемы равна или превышает любую связанную с участком минимальную абсолютную высоту пролета. Абсолютная/относительная высота схемы устанавливается с учетом потребностей УВД на этом этапе полета.

7.3.2. Абсолютная/относительная высота схемы, как правило, равна высоте полета до выхода на конечный участок захода на посадку, на котором в схеме неточного захода на посадку и в схеме с вертикальным наведением выполняется снижение с углом наклона глассады 5,2% (3 град.) до пересечения на 15 м (50 фут) порога ВПП. В любом случае абсолютная/относительная высота схемы не ниже любой ОСА/Н.

7.4. Абсолютная/относительная высота перехода

7.4.1. Абсолютная/относительная высота перехода указывается в инструкции по производству полетов каждого аэродрома.

7.4.2. Если на двух или более аэродромах, расположенных на незначительном удалении друг от друга аэродромов, при котором требуется применение единых правил, на таких аэродромах устанавливается одинаковая абсолютная/относительная высота перехода. Такая высота является наибольшей из абсолютных/относительных высот перехода для этих аэродромов.

7.4.3. Когда это практически возможно, следует устанавливать одинаковую абсолютную/относительную высоту перехода:

(а) для групп аэродромов или всех аэродромов Кыргызской Республики;

(б) на основе соглашения для:

(1) аэродромов Кыргызской Республики, расположенных вблизи территории других государств;

(2) аэродромов Кыргызской Республики, расположенных в пределах одного района полетной информации; и

(3) аэродромов Кыргызской Республики, расположенных в пределах двух или нескольких смежных районов полетной информации или одного региона ИКАО;

(с) для аэродромов Кыргызской Республики, расположенных в пределах двух или более регионов ИКАО, при условии достижения соглашения между этими регионами.

7.4.4. Относительная высота над аэродромом, на основе которого определяется абсолютная/относительная высота перехода, является по возможности наименьшей, но не менее 900 м (3000 фут).

7.4.5. Относительная высота, на основе которого определяется абсолютная/относительная высота перехода, округляется до следующего целого числа, кратного 300 м (1000 фут).

7.4.6. Абсолютная/относительная высота перехода может устанавливаться для конкретного района, когда это определено на основе региональных аэронавигационных соглашений.

7.4.7. Абсолютная/относительная высота перехода публикуются в AIP, и указываются на соответствующих картах.

7.4.8. Если не установлена абсолютная высота перехода, положение воздушного судна в вертикальной плоскости на этапе полета по маршруту выражается через эшелон полета.

7.5. УВД при вылете

7.5.1. Применительно к воздушному судну, которому предоставляется аэродромное УВД, первоначальный вызов содержит:

- (а) обозначение вызываемой станции;
- (б) позывной и слово "тяжелое" для воздушного судна, относящегося к категории тяжелых по турбулентности в следе;
- (с) местоположение;
- (д) при наличии ATIS, наименование текущей информации ATIS в соответствии с инструкцией по производству полетов на данном аэродроме или правилами государства, на территории которого находится этот аэродром;
- (е) другую информацию или сообщение по требованию органа ОВД.

7.5.2. Если не указывается диспетчером УВД, разрешение на выполнение взлета означает разрешение на занятие:

- (а) Эшелона/высоты согласно SID; или
- (б) При отсутствии SID, абсолютной/относительной высоты перехода; или
- (с) Эшелона/высоты, указанного в плане полета.

Глава 8

Полет по маршруту

8.1. МОС по маршруту

8.1.1. МОС в основной зоне по маршруту по ППП, составляет 300 м (1000 фут). МОС в горных районах устанавливается согласно таблице 8-1:

Таблица 8-1

Высота препятствий	МОС
От 900 м (3000 фут) до 1500 м (5000 фут)	450 м (1476 фут)
Более 1500 м (5000 фут)	600 м (1969 фут)

8.2. Зоны учета препятствий

8.2.1. Ширина основной зоны составляет 9,3 км (5,0 м. мили) в каждую сторону от номинальной линии пути. Ширина дополнительной зоны составляет 9,3 км (5,0 м. мили) в каждую сторону от внешней границы основной зоны.

8.2.2. Если расстояние между двумя используемыми VOR более 184,5 км (99,6 м. мили) для VOR или 120 км (65 м. мили) для NDB или 152 км (82,3 м. мили) для VOR и NDB, ширина основной и дополнительной зон расширяются по линиям, расходящимся от VOR/NDB в каждую сторону от номинальной линии пути под углом 10 град. и 16 град., 14 град. и 23 град., 10 град. и 16 град. соответственно (см. рис. 8-1 - 8-3). При этом ширина буферной зоны ограничивается дополнительной полосой с наружной стороны буферной зоны шириной:

- (a) 3,7 км (2 м. мили) для VOR; и
- (b) 4,6 км (2,5 м. мили) для NDB.

8.2.3. Ширина дополнительной зоны по маршруту может быть уменьшена, при условии, что:

- (a) имеется соответствующая информация, полученная на основании опыта полетов;
- (b) имеются данные о качестве сигналов, полученных по результатам регулярных летных проверок навигационных средств, и указывающих на лучшие характеристики сигналов этих средств по сравнению со стандартными характеристиками; и/или
- (c) обеспечивается радиолокационное наблюдение.

Рис. 8-1. Зоны учета препятствий при полете по маршруту по VOR

Рис. 8-2. Зона учета препятствий при полете по маршруту по NDB

Рис. 8-3. Зоны учета препятствий при полете по маршруту по VOR и NDB

8.3. Радиосвязь

8.3.1. Первоначальный вызов органа УВД после переключения на другой канал радиосвязи содержит следующее:

- (a) обозначение вызываемой станции;
- (b) позывной и слово "тяжелое" для воздушного судна, относящегося к категории тяжелых по турбулентности в следе;
- (c) эшелон полета, включая эшелон прохождения и разрешенный эшелон, если заданный эшелон не выдерживается;
- (d) скорость, если назначена органом УВД;
- (e) другие данные по требованию органа ОВД.

9.1. Продольное эшелонирование

9.1.1. Применение продольного эшелонирования

9.1.1.1. Продольное эшелонирование воздушных судов может обеспечиваться путем:

(а) применения метода управления скоростью, в том числе установления числа Маха;

(б) установления времени прибытия воздушных судов к определенной точке в установленное время;

(с) направление воздушного судна в схему ожидания до наступления установленного времени.

9.1.1.2. Продольное эшелонирование сверхзвуковых воздушных судов на этапе околосвукового разгона или сверхзвукового полета, как правило, обеспечивается путем соответствующего выбора времени начала околосвукового разгона без необходимости введения ограничений скорости после перехода на сверхзвуковую скорость.

9.1.1.3. При применении продольного эшелонирования по времени могут использоваться информация и оценки местоположения, полученные по радиосвязи, CPDLC или ADS-C.

9.1.2. Категории воздушных судов по турбулентности в следе

9.1.2.1. В целях установления минимумов продольного эшелонирования воздушных судов и обозначения категории воздушных судов по турбулентности в следе применяются следующие обозначения:

(а) Тяжелые (H) - все типы воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой 136000 кг или более;

(б) Средние (M) - типы воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 136000 кг, но более 7000 кг;

(с) Легкие (L) - типы воздушных судов с максимальной сертифицированной взлетной массой 7000 кг или менее.

9.1.2.2. В режиме висения или при рулении по воздуху вертолеты находятся на значительном расстоянии от легких воздушных судов.

Примечание. При выполнении полета вертолеты образуют вихри, и имеются данные о том, что в расчете на каждый килограмм общей массы образуемые ими вихри являются более интенсивными, чем у воздушных судов с неподвижным крылом.

9.1.3. Продольное эшелонирование при вылете

9.1.3.1. При вылете устанавливаются следующие минимумы продольного эшелонирования:

(a) 1 минута - если воздушные суда после взлета следуют по линиям пути, расходящимся под углом 45 град. или более для обеспечения бокового эшелонирования. Этот минимум может быть уменьшен, при условии, что воздушные суда используют параллельные или расходящиеся ВПП, это оговорено в инструкции по производству полетов аэродрома, и обеспечивается боковое эшелонирование после взлета;

(b) 2 минуты - если скорость следующего впереди воздушного судна превышает скорость следующего за ним воздушного судна на 80 км/ч (40 уз.) по IAS или более, и оба воздушных судна будут следовать на попутных линиях пути;

(c) 5 мин. - если воздушное судно пересекает эшелон вылетевшего перед ним воздушного судна, и следует за этим воздушным судном на попутных линиях пути, и при отсутствии возможности обеспечить вертикальное эшелонирование.

9.1.4. Эшелонирование при вылете и прилете

9.1.4.1. Если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку полностью по ППП, вылетающее воздушное судно может выполнять взлет:

(a) в любом направлении до момента начала выполнения прибывающим воздушным судном стандартного разворота или разворота на посадочный курс с выходом на конечный участок захода на посадку;

(b) в направлении, которое по крайней мере на 45 град. отличается от направления, обратного направлению захода на посадку, после того как прибывающее воздушное судно приступило к выполнению стандартного разворота или разворота на посадочный курс с выходом на конечный участок захода на посадку, при условии, что взлет будет выполнен, по крайней мере, за 3 минуты до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП (см. рис.9-1).

9.1.4.2. Если прибывающее воздушное судно выполняет заход на посадку с прямой, вылетающее воздушное судно может выполнять взлет:

(a) в любом направлении не позднее, чем за 5 мин. до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП;

(b) в направлении, которое, по крайней мере, на 45 град. отличается от направления, обратного направлению захода на посадку прибывающего воздушного судна:

(1) не позднее 3 мин. до расчетного времени выхода прибывающего воздушного судна на начало оборудованной ВПП (см. рис.9-1); или

(2) до пролета прибывающим воздушным судном установленной контрольной точки на линии пути захода на посадку.

Рис.9-1.

9.1.5. Продольное эшелонирование по турбулентности в следе при прилете

9.1.5.1. Между воздушными судами при прилете устанавливаются следующие минимумы продольного эшелонирования по времени:

(a) 2 минуты - для средних воздушных судов, следующих за тяжелыми воздушными судами;

(b) 3 минуты - для легких воздушных судов, следующих за тяжелыми или средними воздушными судами.

9.1.5.2. Эшелонирование по времени по турбулентности в следе не устанавливается:

(a) между прибывающими тяжелыми или средними воздушными судами, выполняющими посадку на одну и ту же ВПП по ПВП; и

(b) между прибывающими воздушными судами по ППП, когда воздушное судно сообщает о том, что оно визуально наблюдает заходящее на посадку и находящееся впереди воздушное судно.

9.1.5.3. В случаях, когда эшелонирование по времени по турбулентности в следе не устанавливается:

(a) орган УВД выдает воздушным судам предупреждение о возможной турбулентности в следе;

(b) пилот воздушного судна несет ответственность за обеспечение приемлемого интервала эшелонирования относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе;

(c) пилот воздушного судна немедленно сообщает органу УВД о необходимости увеличения интервала эшелонирования.

9.1.6. Продольное эшелонирование по турбулентности в следе при вылете

9.1.6.1. 2 минутный минимальный интервал продольного эшелонирования устанавливается между легким или средним воздушным судном, вылетающим вслед за тяжелым воздушным судном, или легким воздушным судном, вылетающим вслед за средним воздушным судном, в тех случаях, когда воздушные суда используют:

(a) одну и ту же ВПП;

(b) параллельные ВПП, удаленные друг от друга на расстояние менее 760 м (2500 фут);

(с) пересекающиеся ВПП, если расчетная траектория полета воздушного судна будет пересекать расчетную траекторию полета воздушного судна, вылетающего перед этим воздушным судном, на той же высоте или менее чем на 300 м (1000 фут) ниже (см. рис.9-2);

(d) параллельные ВПП, удаленные друг от друга на расстояние 760 м (2500 фут) или более, если расчетная траектория полета воздушного судна будет пересекать расчетную траекторию полета воздушного судна, вылетающего перед этим воздушным судном, на той же высоте или менее чем на 300 м (1000 фут) ниже (см. рис.9-2).

Рис. 9-2.

9.1.6.2. 3 минутный минимальный интервал продольного эшелонирования устанавливается для легких или средних воздушных судов, вылетающих вслед за тяжелым воздушным судном, или легких воздушных судов, вылетающих вслед за средним воздушным судном, если взлет выполняется:

(a) со средней части одной и той же ВПП; или

(b) со средней части параллельных ВПП, удаленных друг от друга на расстояние менее 760 м (2500 фут).

9.1.6.3. 2 минутный минимальный интервал продольного эшелонирования устанавливается между легким или средним воздушным судном и тяжелым воздушным судном, а также между легким воздушным судном и средним воздушным судном при использовании ВПП со смещенным порогом в тех случаях, когда:

(a) вылет легкого или среднего воздушного судна следует за прибытием тяжелого воздушного судна, и вылет легкого воздушного судна следует за прибытием среднего воздушного судна; или

(b) прибытие легкого или среднего воздушного судна следует за вылетом тяжелого воздушного судна, и прибытие легкого воздушного судна следует за вылетом среднего воздушного судна, если ожидается, что их расчетные линии пути пересекутся.

9.1.7. Продольное эшелонирование по турбулентности в следе при вылетах на противоположных линиях пути

9.1.7.1. 2 минутный минимальный интервал продольного эшелонирования устанавливается между легким или средним воздушным судном и тяжелым воздушным судном, а также между легким воздушным судном и средним воздушным судном, когда более тяжелое воздушное судно выполняет заход на посадку на малой высоте или уход на второй круг, а менее тяжелое воздушное судно:

(a) использует для взлета ВПП противоположных направлений (см. рис.9-3); или

(b) выполняет посадку с противоположного направления на одну и ту же ВПП или с противоположного направления на параллельную ВПП, расположенную на расстоянии менее 760 м (2500 фут) (см. рис.9-4).

Рис. 9-3.

Рис. 9-4.

9.1.8. Продольное эшелонирование по времени на одном и том же эшелоне

9.1.8.1. Между воздушными судами, следующими на попутных линиях пути на одном и том же эшелоне устанавливаются следующие минимальные интервалы продольного эшелонирования:

(a) 15 мин.; или

(b) 10 мин., если навигационные средства позволяют часто определять местоположение и скорость; или

(c) 5 мин. в перечисленных ниже случаях при условии, что в каждом случае следующее впереди воздушное судно выдерживает истинную воздушную скорость, превышающую на 40 км/ч (20 уз.) или более скорость следующего за ним воздушного судна:

(1) между воздушными судами, вылетевшими с одного и того же аэродрома;

(2) между следующими по маршруту воздушными судами, которые доложили о пролете одной и той же конкретной основной точки;

(3) между вылетевшим воздушным судном и воздушным судном, следующим по маршруту, после того, как находящееся на маршруте воздушное судно доложило о пролете точки, расположенной от пункта вылета в таком месте, которое гарантирует возможность установления 5-минутного интервала в момент выхода вылетающего воздушного судна на данный маршрут; или

(d) 3 минуты в случаях, перечисленных в подпункте (c) настоящего пункта, при условии, что в каждом случае следующее впереди воздушное судно выдерживает истинную воздушную скорость, превышающую на 80 км/ч (40 уз.) или более скорость следующего за ним воздушного судна.

9.1.8.2. Между воздушными судами, следующими на пересекающихся линиях пути на одном и том же эшелоне устанавливаются следующие минимальные интервалы продольного эшелонирования:

(a) 15 мин. в точке пересечения линий пути; или

(b) 10 мин., если навигационные средства позволяют часто определять местоположение и скорость.

9.1.9. Продольное эшелонирование по времени при наборе высоты и снижении

9.1.9.1. В тех случаях, когда воздушное судно пересекает эшелон полета другого воздушного судна, следующего на попутной линии пути, устанавливаются следующие минимумы продольного эшелонирования:

(a) 15 мин. при отсутствии вертикального эшелонирования;

(b) 10 мин. при отсутствии вертикального эшелонирования при условии, что такое эшелонирование разрешается только там, где навигационные средства позволяют часто определять местоположение и скорость; или

(c) 5 мин. при отсутствии вертикального эшелонирования при условии, что изменение эшелона начинается в пределах 10 мин. со времени представления вторым воздушным судном донесения о пролете конкретного пункта передачи донесений.

9.1.9.2. Между воздушными судами, следующими на пересекающихся линиях пути устанавливаются следующие минимальные интервалы продольного эшелонирования:

(a) 15 мин. при отсутствии вертикального эшелонирования; или

(b) 10 мин. при отсутствии вертикального эшелонирования, если навигационные средства позволяют часто определять местоположение и скорость.

9.1.9.3. Когда не обеспечивается боковое эшелонирование между воздушными судами, следующими на противоположных линиях пути, обеспечивается вертикальное эшелонирование в течение, по крайней мере, 10 мин. до и после расчетного времени расхождения воздушных судов. Если установлено, что воздушные суда разошлись, данный минимум не применяется.

9.1.10. Продольное эшелонирование по расстоянию при использовании DME и/или GNSS

9.1.10.1. Эшелонирование обеспечивается путем выдерживания между сообщаемыми местоположениями воздушных судов, определяемыми с помощью DME в сочетании с использованием других подходящих навигационных средств и/или GNSS, расстояния(ий), которое(ые) не менее установленных значений. Такой тип эшелонирования применяется между двумя воздушными судами, использующими DME, или двумя воздушными судами, использующими GNSS, или одним воздушным судном, использующим DME, и одним воздушным судном, использующим GNSS. При использовании такого эшелонирования между диспетчером УВД и пилотом поддерживается прямая ОВЧ-связь.

Примечание. Для целей применения основанных на GNSS минимумов эшелонирования расстояние, выдаваемое комплексной навигационной системой, использующей входной сигнал GNSS, рассматривается в качестве эквивалентного расстоянию по GNSS.

9.1.10.2. Применяя эти минимумы эшелонирования между любыми воздушными судами, располагающими возможностями зональной навигации, диспетчеры УВД конкретно запрашивают расстояние, полученное с помощью GNSS.

Примечание. Причины, которые лишают пилота возможности предоставлять информацию о расстоянии по GNSS, могут включать неадекватное бортовое оборудование, неполучение комплексной навигационной системой входного сигнала GNSS или потерю целостности GNSS.

9.1.11. Продольное эшелонирование по расстоянию на одном и том же эшелоне

9.1.11.1. Между воздушными судами, следующими на попутных линиях пути на одном и том же эшелоне полета устанавливаются следующие минимумы продольного эшелонирования по расстоянию:

(a) 40 км (20 м. миль), при условии, что:

(1) каждое воздушное судно использует:

(i) станцию DME, расположенную на линии пути, когда оба воздушных судна используют DME; или

(ii) станцию DME, расположенную на линии пути, и совмещенную точку пути, когда одно воздушное судно использует DME, а другое - использует GNSS; или

(iii) ту же самую точку пути, когда оба воздушных судна используют GNSS; и

(2) эшелонирование проверяется путем одновременного получения от воздушных судов данных о показаниях DME и/или GNSS через короткие промежутки времени с целью гарантирования соблюдения минимума;

(b) 20 км (10 м. миль), при условии, что:

(1) следующее впереди воздушное судно выдерживает истинную воздушную скорость, которая на 40 км/ч (20 уз.) или более превышает скорость следующего за ним воздушного судна;

(2) каждое воздушное судно использует:

(i) станцию DME, расположенную на линии пути, когда оба воздушных судна используют DME; или

(ii) станцию DME на линии пути и совмещенную точку пути, когда одно воздушное судно использует DME, а другое - использует GNSS; или

(iii) ту же самую точку пути, когда оба воздушных судна используют GNSS; и

(3) эшелонирование проверяется путем одновременного получения от воздушных судов данных о показаниях DME и/или GNSS через такие промежутки времени, которые необходимы для гарантирования того, что минимум установлен и будет соблюден.

9.1.11.2. Для воздушных судов, выполняющих полет на пересекающихся линиях пути, применяется продольное эшелонирование, предусмотренное для воздушных судов, выполняющих полет на попутных линиях пути, при условии, что каждое воздушное судно сообщает о расстоянии от него до станции DME и/или совмещенной точки пути или одной и той же точки пути, расположенной в точке пересечения линий пути, и что относительный угол между линиями пути составляет менее 90 град.

9.1.12. Продольное эшелонирование по расстоянию при наборе высоты и снижении

9.1.12.1. При отсутствии вертикального эшелонирования между воздушными судами, следующими на попутных линиях пути и в наборе высоты устанавливаются минимальный интервал продольного эшелонирования, равный 20 км (10 м. миль), при условии, что:

(a) каждое воздушное судно использует:

(i) станцию DME, расположенную на линии пути, когда оба воздушных судна используют DME; или

(ii) станцию DME, расположенную на линии пути, и совмещенную точку пути, когда одно воздушное судно использует DME, а другое - использует GNSS; или

(iii) ту же самую точку пути, когда оба воздушных судна используют GNSS; и

(b) одно воздушное судно выдерживает определенный эшелон в период времени, когда отсутствует вертикальное эшелонирование; и

(c) эшелонирование определяется путем одновременного получения от воздушных судов данных о показаниях DME и/или GNSS.

9.1.13. Продольное эшелонирование по расстоянию при полете на противоположных линиях пути

9.1.13.1. Воздушным судам, использующим станцию DME на линии пути, и/или одну и ту же точку пути, выдается разрешение на набор высоты или снижение до эшелонов, занятых другими воздушными судами, использующими станцию DME на линии пути и/или одну и ту же точку пути или ниже этих эшелонов при условии, что установлено, что эти воздушные суда разошлись друг с другом и находятся, по крайней мере, на удалении 20 км (10 м. миль) друг от друга или на другом расстоянии, установленном органом ОВД.

9.1.14. Продольное эшелонирование по времени по числу Маха

9.1.14.1. Обеспечение продольного эшелонирования по скорости по числу Маха может осуществляться, при условии, что:

(a) эшелонируемые воздушные суда сообщают о своем местоположении относительно одного и того же пункта, следуют на попутных линиях пути, и не обеспечивается какой-либо другой метод эшелонирования; или

(b) минимум продольного эшелонирования обеспечивается согласно данным, полученным с помощью радиолокатора, ADS-B или других способов относительно одной и той же точки, от которого они либо следуют на попутных линиях пути, либо на постоянно расходящихся линиях пути, и минимум продольного эшелонирования составляет:

(1) 10 мин.; или

(2) 9-5 мин. включительно, при условии, что находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость с большим истинным числом Маха, чем следующее за ним воздушное судно, в соответствии с нижеследующим:

(i) 9 мин., если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость на 0,02 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно;

(ii) 8 мин., если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость на 0,03 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно;

(iii) 7 мин., если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость на 0,04 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно;

(iv) 6 мин., если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость на 0,05 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно;

(v) 5 мин., если находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость на 0,06 Маха больше, чем следующее за ним воздушное судно.

9.1.14.2. Если применяется 10-минутный минимум продольного эшелонирования по скорости по числу Маха, находящееся впереди воздушное судно выдерживает скорость с истинным числом Маха, равным или превышающим число Маха, которое выдерживает следующее за ним воздушное судно.

9.1.15. Продольное эшелонирование по расстоянию по числу Маха и RNAV

9.1.15.1. Продольное эшелонирование по расстоянию при RNAV не применяются, если воздушное судно не имеет оборудование для RNAV или, при его наличии, оно не работает или работает недолжным образом.

9.1.15.2. Продольное эшелонирование по расстоянию при RNAV между диспетчером УВД и пилотом имеется радиосвязь. В тех случаях, когда при обеспечении районного УВД радиостанции используют высокочастотные

каналы связи или каналы общего назначения дальней ОБЧ-связи, между пилотом и диспетчером УВД имеется радиосвязь или диспетчер УВД имеет возможность осуществлять прослушивание этой связи.

9.1.15.3. Сообщение о местоположении воздушного судна при RNAV, когда это возможно, осуществляется относительно одной и той же точки, находящейся впереди обоих воздушных судов.

9.1.15.4. Продольное эшелонирование по числу Маха при RNAV с интервалом 150 км (80 м. миль) может применяться, при условии, что:

(а) эшелонируемые воздушные суда сообщают о своем местоположении относительно одной и той же точки на линии пути;

(b) эшелонируемые воздушные суда сообщают о своем местоположении одновременно и через короткие промежутки времени;

(с) в случае набора высоты или снижения, одно воздушное судно выдерживает эшелон полета в течение всего периода времени, пока не обеспечивается вертикальное эшелонирование;

(d) следующее впереди воздушное судно выдерживает скорость по числу Маха, не меньшую, чем следующее за ним воздушное судно.

9.1.15.5. Воздушным судам, следующим на противоположных линиях пути при RNAV, разрешается набор высоты или снижение до эшелонов, занятых другими воздушными судами, или ниже этих эшелонов, при условии, что сообщения о местоположении, полученные одновременно, и относительно одной и той же точки на линии пути, указывают на то, что воздушные суда разошлись и находятся друг от друга на расстоянии не менее 150 км (80 м. миль).

9.1.16. Продольное эшелонирование по расстоянию при RNAV и типе RNP

9.1.16.1. Продольное эшелонирование по расстоянию при RNAV и типе RNP обеспечивается путем соблюдения установленных минимумов между сообщаемыми местоположениями воздушных судов, определяемыми, когда это возможно, относительно находящейся впереди обоих воздушных судов одной и той же точки на линии пути или с помощью автоматизированной системы представления сообщений о местоположении.

9.1.16.2. Продольное эшелонирование по расстоянию при RNAV и типе RNP не применяются, если оборудования RNAV не работает или работает недолжным образом.

9.1.16.3. При продольном эшелонировании по расстоянию при RNAV и типе RNP между пилотом и органом ОВД имеется радиосвязь или связь по CPDLC.

9.1.16.4. До и во время применения эшелонирования по расстоянию диспетчеру УВД следует определить адекватность связи с воздушным судном, с

учетом времени, необходимого для получения ответов от воздушных судов, а также объема воздушного движения, связанных с применением таких минимумов.

9.1.17. Продольное эшелонирование по расстоянию при RNP/RNAV без использования ADS-C

9.1.17.1. Для воздушных судов, выполняющих крейсерский полет, набор высоты или снижение на попутных линиях пути, могут применяться следующие минимумы эшелонирования:

Минимум эшелонирования	Тип RNP	Требование к связи	Требование к наблюдению	Требования к проверке расстояния
100 км (50 м. миль)	10	Радиосвязь между диспетчером и пилотом	Нерадиолокационное: донесения о местоположении	По крайней мере, через каждые 25 минут

9.1.17.2. В том случае, когда при применении минимума эшелонирования в 100 км (50 м. миль) воздушное судно не представляет сообщение о своем местоположении, диспетчер УВД не позднее чем через 3 минуты предпринимает действия по установлению радиосвязи. Если радиосвязь не устанавливается в течение 8 мин., диспетчер УВД предпринимает действия по применению альтернативного вида эшелонирования.

9.1.17.3. При применении автоматизированной доставки сообщений о местоположении используется общий отсчет времени.

9.1.17.4. Воздушным судам, выполняющим полет на противоположных линиях пути, разрешается выполнять набор высоты или снижение, занимая или пересекая эшелоны, занятые другими воздушными судами, при условии, что точно установлено, что воздушные суда разошлись и находятся друг от друга на расстоянии, по крайней мере, равном применяемому минимуму эшелонирования.

9.1.18. Продольное эшелонирование по расстоянию при RNP/RNAV с использованием ADS-C

9.1.18.1. При эшелонировании с использованием ADS-C расстояние между рассчитанными местоположениями воздушных судов определяется одним из следующих методов:

(а) если воздушные суда находятся на одной линии пути, расстояние может быть измерено между рассчитанными местоположениями воздушных судов или может быть рассчитано посредством измерения расстояний до одной и той же точки на линии пути;

(b) если воздушные суда находятся на попутных или противоположных линиях пути, кроме случаев, указанных в подпункте (а) настоящего пункта, расстояние рассчитывается посредством измерения расстояний до общей точки пересечения линии пути или расчетной линии пути (см. рис. 9-6 9-8);

(с) если воздушные суда находятся на параллельных линиях пути, защищенные зоны которых перекрываются, расстояние измеряется вдоль линии пути одного воздушного судна, как указано в подпункте (а) настоящего пункта, используя значение рассчитанного местоположения и точки рассчитанного местоположения другого воздушного судна (см. рис.9-9).

Рис. 9-6.

Рис. 9-7.

Рис. 9-8.

Рис. 9-9.

Примечание. Во всех случаях, приведенных на рис. 9-6 - 9-9, значение "d" рассчитывается посредством вычитания расстояния ближе расположенного от общей точки воздушного судна из расстояния более удаленного от общей точки воздушного судна, за исключением рис.9-8, на котором два расстояния суммируются и порядок воздушных судов не имеет значения при расчетах.

9.1.18.2. Для воздушных судов, выполняющих крейсерский полет, набор высоты или снижение на попутных линиях пути, могут применяться следующие минимумы эшелонирования:

Минимум эшелонирования	Тип RNP	Максимальный интервал передачи периодического донесения ADS-C (мин.)
100 км (50 м. миль)	10	25
	4	30
60 км (30 м. миль)	4	15

Примечание. Указанные интервалы передачи периодических донесений характерны для использования ADS-C, а их значения определены на основе проведения оценок безопасности полетов. В результате эти интервалы могут отличаться от интервалов, необходимых при использовании других процедурных минимумов продольного эшелонирования RNAV.

9.1.18.3. При обеспечении минимумов эшелонирования для воздушных судов, выполняющих крейсерский полет в наборе высоты или снижения на попутных линиях пути, диспетчер УВД имеет средства связи, обеспечивающие возможность установления связи с воздушным судном в пределах не более 4

мин., включая обычные средства связи. В случае отказа обычных средств связи диспетчеру УВД предоставляются альтернативные средства связи, позволяющие ему вмешаться и разрешить потенциальную конфликтную ситуацию в пределах 10,5 мин.

9.1.18.4. Если периодическое донесение ADS-C о местоположении или изменении точки пути не получено в течение 3 минут с момента необходимой передачи донесения, это донесение считается просроченным, и диспетчер УВД предпринимает действия по скорейшему получению донесения, как правило, с помощью ADS-C или CPDLC.

9.1.18.5. Если донесение не получено в течение 6 мин. после первоначального донесения и существует вероятность потери эшелонирования относительно других воздушных судов, диспетчер УВД предпринимает действия по скорейшему разрешению любой потенциальной конфликтной(ых) ситуации(й). Средства связи позволяют обеспечивать альтернативное эшелонирование через последующие 7,5 мин.

9.1.18.6. Воздушным судам, следующим на противоположных линиях пути, разрешается набор высоты или снижение, занимая или пересекая эшелоны, занятые другими воздушными судами, при условии, что они расходятся друг с другом на расстоянии, равном соответствующему минимуму эшелонирования, рассчитанному для эшелонирования с использованием ADS-C.

9.1.19. Продольное эшелонирование по ПВП

9.1.19.1. При полетах по ПВП минимальный продольный интервал между воздушными судами, следующими на попутных, противоположных и пересекающихся линиях пути в момент их нахождения на одном эшелоне составляет:

Приборная скорость (км/ч)	Интервал (км)
Не более 300	2
Более 300	5

9.1.19.2. Между воздушными судами, выполняющими полеты по ПВП и ППП, применяются интервалы продольного эшелонирования, установленные для полетов по ППП.

9.1.20. Продольное эшелонирование по ППП

9.1.20.1. При полетах по ППП минимальный продольный интервал между воздушными судами в момент их нахождения на одном эшелоне составляет:

Линии пути	За пределами зоны подхода	В зоне подхода

	УВД с использованием ВОРЛ (км)	УВД с использованием ПОРЛ (км)	УВД с использованием ВОРЛ (км)	УВД с использованием ПОРЛ (км)
Попутные	20	30	10	15
Противоположные	30	30	20	30
Пересекающиеся	30	40	20	30

9.1.20.2. При полетах по ППП и УВД с использованием ВОРЛ/ПОРЛ минимальный продольный интервал между воздушными судами в зоне взлета и посадки в момент их нахождения на одном эшелоне составляет:

Линии пути	Между всеми воздушными судами, следующие за тяжелыми воздушными судами (км)	Во всех остальных случаях (км)
Попутные	10	5
Противоположные	10	10
Пересекающиеся	10	10

9.1.20.3. При полетах по ППП при отсутствии возможности использования органом УВД радиолокатора в районе подхода и взлета и посадки на одной высоте может находиться не более одного воздушного судна.

9.2. Эшелонирование в схеме ожидания

9.2.1. Воздушные суда, находящиеся в смежных схемах ожидания, за исключением случаев, когда схемы ожидания отделены друг от друга в горизонтальной плоскости на расстояние, определяемое органом ОВД, эшелонируются с учетом применяемого минимума вертикального эшелонирования.

9.2.2. В том случае, если не обеспечивается боковое эшелонирование, применяется вертикальное эшелонирование воздушных судов, выполняющих полет в режиме ожидания, и других прибывающих, вылетающих или находящихся на маршруте воздушных судов, пока последние находятся в пределах 5 минутного полета от схемы ожидания или в пределах расстояния, предписанного органом ОВД (см. рис.9-10).

Рис. 9-10.

9.3. Боковое эшелонирование

9.3.1. При установлении бокового эшелонирования между участками маршрутов учитываются неточности используемых навигационных средств или методов.

9.3.2. При получении информации о невозможности обеспечения горизонтального эшелонирования, отказе или ухудшении характеристик навигационного оборудования до уровня ниже требуемого или любых других случаях, при которых не обеспечивается минимальный интервал горизонтального эшелонирования, орган УВД применяет альтернативные методы горизонтального эшелонирования или вертикальное эшелонирование.

9.3.3. Боковое эшелонирование обеспечивается путем:

(а) получения сообщения о местоположении, которые ясно указывают, что воздушные суда находятся над различными географическими пунктами, определенными визуально или с помощью навигационных средств;

(b) использования полученных от одного и того же VOR данных, которые указывают на то, что воздушные суда находятся на радиалах, расходящихся под углом не менее 15 град., и, по крайней мере, одно воздушное судно находится на расстоянии 30 км (15 м. миль) или более от этого средства;

(с) использования полученных от одного и того же NDB, которые указывают на то, что воздушные суда находятся на линиях пути приближения к NDB или удаления от NDB, расходящихся под углом не менее 30 град., и, по крайней мере, одно воздушное судно находится на расстоянии 30 км (15 м. миль) или более от этого средства;

(d) навигации методом счисления (DR), результаты которого указывают на то, что воздушные суда находятся на линиях пути, расходящихся под углом не менее 45 град., и, по крайней мере, одно воздушное судно находится на расстоянии 30 км (15 м. миль) или более от точки пересечения этих линий пути, определенной визуально или с помощью навигационных средств, и воздушные суда удаляются от этой точки пересечения; или

(е) полета с использованием RNAV, при котором воздушные суда находятся на линиях пути, расходящихся под углом не менее 15 град., и защищенная зона линии пути одного воздушного судна не перекрывает защищенную зону линии пути другого воздушного судна. Это определяется на основе угловой разницы между двумя линиями пути и соответствующего значения защищенной зоны. Полученное значение выражается в виде расстояния от точки пересечения этих линий пути, на которых обеспечивается боковое эшелонирование.

9.3.4. В том случае, когда воздушные суда выполняют полеты по линиям пути, разделяемым величиной, которая значительно превышает указанные выше минимальные значения, расстояние, на котором обеспечивается боковое эшелонирование, может сокращаться.

9.3.5. Боковое эшелонирование воздушных судов, использующих различные навигационные средства, или в тех случаях, когда одно воздушное

судно использует оборудование RNAV, обеспечивается путем недопущения перекрытия защищенных зон, установленных для данного навигационного средства или типа RNP.

9.3.6. При полетах с использованием RNAV в пределах воздушного пространства или маршрута, где установлены RNP, боковое эшелонирование между воздушными судами может обеспечиваться за счет того, что воздушным судам предписывается выполнять полет по осевым линиям параллельных линий пути или маршрутам ОВД, разнесенным на расстояние, при котором исключается наложение защищенной зоны линий пути или маршрутов ОВД.

Примечание. Разделительное расстояние между параллельными линиями пути или осевыми линиями параллельных маршрутов ОВД, для которых предписан тип RNP, будет зависеть от установленного соответствующего типа RNP.

9.3.7. Переход в воздушное пространство, где применяется больший минимум бокового эшелонирования, осуществляется в том случае, когда воздушные суда находятся на установленных линиях пути, которые:

(а) разделены соответствующим минимальным интервалом; и

(б) расходятся под углом не менее 15 град. до тех пор, пока не будет обеспечиваться применяемый минимум бокового эшелонирования, при условии, что воздушные суда обладают навигационными возможностями, необходимыми для обеспечения точного наведения по линии пути.

9.3.8. Боковое эшелонирование по ПВП

9.3.8.1. При полетах по ПВП минимальный боковой интервал между воздушными судами в момент их нахождения на одном эшелоне:

(а) 500 м - на попутных линиях пути;

(б) 5 км - на противоположных линиях пути.

Примечание. Боковое эшелонирование между воздушными судами, находящимися на пересекающихся линиях пути не применяется.

9.3.9. Боковое эшелонирование по ППП

9.3.9.1. При полетах по ППП минимальный боковой интервал между воздушными судами в момент их нахождения на одном эшелоне и на попутных или противоположных линиях пути составляет:

Тип УВД	Интервал (км)
С использованием ВОРЛ	10
С использованием ПОРЛ	20

Глава 10 Правила прилета

10.1. Эшелон перехода

10.1.1. Эшелон перехода указывается в инструкции по производству полетов аэродрома.

10.1.2. Интервал между эшелонами перехода/нижним эшелоном схемы ожидания и абсолютной/относительной высотой перехода составляет 300 м (110 фут).

10.1.3. На аэродромах, расположенных на незначительном удалении друг от друга, по возможности применяются одинаковые абсолютная/относительная высота перехода и эшелон перехода.

10.1.4. Эшелон перехода сообщается на борт воздушного судна при выдаче разрешения на заход на посадку.

10.2. Установка высотомера

10.2.1. Установка высотомера осуществляется на давление:

(а) в пределах территории Кыргызской Республики:

(1) QNH - при снижении в момент пересечения эшелона перехода или, когда применимо, в момент входа в аэродромный круг полетов для полета на относительной высоте перехода или ниже;

(2) 1013,2 гПа (760 мм.рт.ст.) при наборе высоты в момент пересечения относительной высоты перехода или, когда применимо, в момент выхода из аэродромного круга полетов для полета на эшелоне перехода или выше;

(б) в пределах территории других государств, если иное не оговорено правилами этих государств:

(1) QFE или QNH - при снижении в момент пересечения эшелона перехода для полета на абсолютной/относительной высоте перехода или ниже;

(2) 760 мм.рт.ст. или 1013,2 гПа при наборе высоты в момент пересечения относительной высоты перехода для полета на эшелоне перехода или выше.

10.2.2. На горных аэродромах, где атмосферное давление на уровне порога ВПП ниже предельного значения, на которое отградуирована шкала давления высотомера, установка высотомера осуществляется в следующем порядке:

(а) при вылете на высотомере устанавливается давление аэродрома, приведенное к уровню моря, при котором высотомер показывает абсолютную высоту до установки давления 760 мм.рт.ст. в порядке, оговоренном настоящими Правилами для полета на эшелоне перехода или выше;

(b) при прилете при пересечении эшелона перехода на высотомере устанавливается сообщенная диспетчером УВД абсолютная высота аэродрома в порядке, оговоренном РЛЭ воздушного судна.

Примечание: Высотомер показывает:

(1) В случае, оговоренном в подпункте (a) настоящего пункта, на земле - абсолютную высоту аэродрома, а в полете до установки давления 760 мм.рт.ст. - абсолютную высоту;

(2) В случае, оговоренном в подпункте (b) настоящего пункта, в полете - относительную высоту, а на земле - нуль.

10.2.3. Во время прохождения переходного слоя высота полета выражается в значениях:

(a) эшелона полета - при наборе высоты; и

(b) абсолютной/относительной высоты - при снижении.

10.2.4. При вылете давление по QNH сообщается на борт воздушных судов в разрешениях на руление перед вылетом.

10.2.5. При прилете давление по QNH или, когда применимо, QFE передается на борт воздушного судна при выдаче разрешения на заход на посадку или разрешения на вход в аэродромный круг полетов или по запросу пилота.

10.2.6. После выдачи разрешения на заход на посадку и начала снижения для посадки на высотомере может быть установлено давление QNH или, когда применимо, QFE, при условии, что отсутствует указание органа УВД выполнять горизонтальный полет выше абсолютной/относительной высоты перехода или таковой не предписывается. Установку высотомера таким образом рекомендуется применять, как правило, в отношении газотурбинных воздушных судов, для обеспечения непрерывного снижения с большой высоты, и аэродромов, оборудованных средствами определения положения воздушных судов в абсолютных/относительных высотах.

10.3. УВД при прилете

10.3.1. От прибывающих воздушных судов диспетчер УВД может требовать представления донесений о пролете основной точки или навигационного средства, о начале выполнения стандартного разворота или разворота на посадочный курс, либо представления другой информации, необходимой для ускорения движения вылетающих и прибывающих воздушных судов.

10.3.2. Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, не выдается разрешение на полет в пределах начального участка захода на посадку ниже соответствующей минимальной абсолютной/относительной высоты, если:

(a) пилот не доложил о пролете соответствующего пункта, определяемого навигационным средством или точкой пути; или

(b) пилот не сообщает, что он видит аэродром и может сохранить его в поле зрения; или

(c) воздушное судно не выполняет визуальный заход на посадку; или

(d) диспетчер УВД не установил местоположение воздушного судна с помощью системы наблюдения ОВД, а также при предоставлении обслуживания ОВД на основе наблюдения не установлена меньшая минимальная абсолютная/относительная высота.

10.3.3. На аэродромах, где установлены стандартные маршруты прибытия по ППП (STAR), прибывающим воздушным судам, как правило, следует выдавать разрешения выдерживать соответствующий STAR. Воздушное судно по возможности незамедлительно информируется об ожидаемом типе захода на посадку и используемой ВПП.

10.3.4. По согласованию с ДПП РДЦ может разрешать первому прибывающему судну заход на посадку, а не полет до контрольной точки ожидания.

10.3.5. В том случае, если используются стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов, и когда на аэродроме не ожидается задержек, разрешение на следование по соответствующему STAR выдается РДЦ, как правило, без предварительного согласования с ДПП или, в соответствующих случаях, АДП.

10.3.6. Предварительная координация разрешений требуется, как правило, в том случае, когда имеется необходимость или целесообразность внесения изменений в стандартное разрешение или стандартные процедуры передачи УВД.

10.3.7. Орган ОВД имеет процедуру, согласно которой ДПП всегда имеет информацию о порядке следования воздушных судов по одному STAR.

10.3.8. Орган ОВД имеет процедуру, согласно которой диспетчер РДЦ, ДПП и/или, в соответствующих случаях, АДП имеет информацию, отображающую обозначения назначенных STAR.

10.3.9. Стандартные разрешения для прибывающих воздушных судов содержат следующее:

(a) опознавательный индекс воздушного судна;

(b) обозначение назначенного STAR;

(c) используемая ВПП, если отсутствует в STAR;

(d) исходный эшелон, если отсутствует в STAR;

(e) любые другие необходимые указания или информацию, не включенные в STAR.

10.3.10. В тех случаях, когда прибывающему по STAR воздушному судну выдается диспетчерское разрешение на снижение до эшелона, расположенного ниже первоначально назначенного эшелона или эшелона(ов), указанного(ых) в STAR, воздушное судно следует по опубликованному вертикальному профилю

STAR, если такие ограничения непосредственно не отменены органом УВД. Всегда применяются опубликованные минимальные эшелоны.

10.4. Полет в схеме ожидания

10.4.1. Порядок выполнения полетов в схеме ожидания оговаривается в инструкции по производству полетов аэродрома.

10.4.2. В случае продолжительных задержек воздушные суда следует по возможности незамедлительно информировать об ожидаемой задержке, и при необходимости им следует дать указания или возможность уменьшить скорость полета на маршруте для компенсации задержки.

10.4.3. В случае ожидаемой задержки РДЦ направляет воздушные суда на контрольную точку ожидания и сообщает:

- (а) порядок полетов в схеме ожидания;
- (б) предполагаемое время захода на посадку; или
- (с) при необходимости, расчетное время выдачи разрешения на покидание контрольной точки ожидания.

10.4.4. По согласованию с диспетчером РДЦ диспетчер ДПП может дать прибывающему воздушному судну разрешение следовать на место визуального ожидания для ожидания до получения дальнейших указаний.

10.4.5. По согласованию с АДП орган ДПП может дать прибывающему воздушному судну разрешение на полет до визуального места ожидания для выполнения полета в режиме ожидания до дальнейших указаний АДП.

10.4.6. Если правила входа и полета в схеме ожидания не опубликованы или если эти правила не известны летному экипажу, орган УВД указывает условное обозначение места или подлежащего использованию средства, линию пути приближения, радиал или пеленг, направление разворота в схеме ожидания, а также время на участке удаления или расстояние, в пределах которого осуществляется ожидание.

10.4.7. Если не требуется иное, воздушным судам, направляемым в схему ожидания, назначается самый нижний из используемых эшелонов с тем, чтобы максимально сократить время полета после покидания схемы ожидания и обеспечить очередность захода на посадку согласно очередности прибытия.

10.4.8. Если предполагается продолжительное ожидание, турбореактивным воздушным судам следует, по возможности, разрешать выполнять полет в зоне ожидания на более высоких эшелонах в целях экономии топлива.

10.4.9. В том случае, если воздушное судно не в состоянии соблюдать опубликованную или разрешенную схему ожидания, ему даются альтернативные указания.

10.4.10. В целях обеспечения безопасного и упорядоченного потока воздушного движения воздушному судну может быть дано указание

барражировать над точкой его нынешнего местоположения или над любой другой точкой при условии сохранения требуемого МОС.

10.4.11. В случае ухудшения метеорологических условий или прекращения приема воздушных судов на аэродроме назначения или запасных аэродромах диспетчер органа ОВД немедленно сообщает об этом пилоту.

10.4.12. При направлении воздушного судна на запасной аэродром орган ОВД предпринимает все меры к тому, чтобы обеспечить следование воздушного судна на запасной аэродром по кратчайшему расстоянию и с соблюдением оптимального профиля полета.

Глава 11 Заход на посадку

11.1. Линия пути захода на посадку

11.1.1. Линия пути заход на посадку, как правило, составляет прямую линию, являющуюся продолжением направления осевой линии ВПП.

11.1.2. Линия пути неточного захода на посадку не отличается от направления осевой линией ВПП более чем на 30 град.

11.2. Заход на посадку по ПВП

11.2.1. Заход на посадку по ПВП устанавливается в тех случаях, когда местность или другие ограничения не позволяют обеспечить захода на посадку с прямой. Линия пути конечного этапа захода на посадку по кругу устанавливается таким образом, чтобы она проходила над каким-либо участком используемой ВПП.

11.2.2. Разрешение на заход на посадку по ПВП выдается по запросу пилота или по инициативе диспетчера УВД по согласованию с пилотом, и с учетом преобладающего движения в районе аэродрома. Диспетчеру УВД не следует инициировать захода на посадку по ПВП, если есть основания считать, что пилот не знаком с аэродромом и его окрестностями или.

11.2.3. Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, может выдаваться разрешение на выполнение захода на посадку по ПВП, при условии, что пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами, и:

(а) нижняя граница облаков соответствует или выше установленного минимума для начального участка захода на посадку; или

(б) пилот, находясь на высоте начального участка захода на посадку, или в любой момент полета по схеме захода на посадку по ППП, сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку.

11.2.4. Между воздушным судном, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами обеспечивается эшелонирование.

11.2.5. Эшелонирование следующих одно за другим воздушных судов обеспечивается диспетчером УВД до тех пор, пока пилот следующего позади воздушного судна не сообщит о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно. Воздушному судну затем дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна.

11.2.6. Если воздушные суда, следующие друг за другом, относятся к категории тяжелых или находящееся впереди воздушное судно относится к категории более тяжелого, чем следующее за ним воздушное судно, и продольный интервал между ними меньше установленного минимума, диспетчер УВД выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе.

11.2.7. Передачу УВД диспетчеру АДП следует осуществлять в таком пункте или в такое время, чтобы воздушному судну можно было своевременно передать, при необходимости, информацию об основном местном движении и выдать разрешение на посадку или дать другие указания.

11.3. ОСА/Н

11.3.1. Для каждой схемы захода на посадку указывается ОСА/Н. В схеме точного захода на посадку и захода на посадку по кругу ОСА/Н указывается для каждой категории воздушных судов. ОСА/Н является:

(а) в схеме точного захода на посадку наименьшая ОСА или в других случаях наименьшая относительная высота над превышением порога соответствующей ВПП (ОСН), на которой необходимо начать уход на второй круг; или

(б) в схеме неточного захода на посадку наименьшая ОСА или в других случаях наименьшая относительная высота над превышением аэродрома или превышением порога соответствующей ВПП, если превышение порога ВПП более чем на 2 м (7 фут) меньше превышения аэродрома (ОСН); или

(с) в схеме захода на посадку по ПВП наименьшая ОСА или в других случаях наименьшая относительная высота над превышением аэродрома (ОСН).

11.3.2. При неточном заходе на посадку следует применять метод установившегося снижения с вертикальной скоростью снижения, обеспечивающей постоянный градиент снижения до точки, расположенной на номинальной высоте 15 м (50 фут) над порогом ВПП с соблюдением минимальных абсолютных/относительных высот, указанных для FAF и любой предписанной контрольной точки ступенчатого снижения. Если при подходе к MDA/Н не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами или

если MАРt достигается до выхода на MDA/H, выполняется уход на второй круг. В любом случае снижение воздушное судно не снижается ниже MDA/H.

11.3.3. Во всех случаях ко всем минимальным абсолютным высотам применяется поправка на низкую температуру в соответствии с п.4.3 раздела 1 части III Документа ИКАО "Производство полетов воздушных судов. Том I Правила производства полетов" (Doc 8168).

11.4. Градиент снижения

11.4.1. Градиент/угол снижения на конечном этапе захода на посадку схемы неточного захода на посадку с FAF составляет:

(a) минимальный - 4,3%/2,5 град. (43 м/км (260 фут/м. миль));

(b) оптимальный - 5,2%/3,0 град. (52 м/км (318 фут/м. миль)).

11.4.2. В случае, когда необходим больший градиент снижения, максимально допустимый градиент равен:

(a) 6,5%/3,7 град. (65 м/км (395 фут/м. миль)) для воздушных судов категорий А и В;

(b) 6,1%/3,5 град. (61 м/км (370 фут/м. миль)) для воздушных судов категорий С, D и E;

(c) 10% (5,7 град.) для категории H.

11.4.3. Угол наклона глиссады при точном заходе на посадку, как правило, составляет 3,0 град.

11.4.4. Угол наклона глиссады ILS/угол места MLS более 3,0 град. используется в случаях, когда иные имеющиеся средства выполнения требований по обеспечению МОС являются нецелесообразными. В любом случае градиент/угол снижения обеспечивает соблюдение минимальных высот пролета контрольных точек ступенчатого снижения.

11.5. Категории воздушных судов по скорости

11.5.1. Категория самолетов определяется по наибольшему значению из приборной скорости пересечения порога ВПП (Vat), в 1,3 раза превышающей скорость сваливания V_{so} или в 1,23 раза превышающей скорость сваливания V_{slg} в посадочной конфигурации, определенной эксплуатантом или изготовителем воздушного судна, при максимальной сертифицированной посадочной массе. Категории воздушных судов обозначаются следующими буквенными индексами:

Категория	Vat
A	менее 169 км/ч (91 уз.)
B	169-223 км/ч (91-120 уз.)

C	224-260 км/ч (121-140 уз.)
D	261-306 км/ч (141-165 уз.)
E	307-390 км/ч (166-210 уз.)
H (Вертолеты)	См. категорию А

11.5.2. Эксплуатант с разрешения государства эксплуатанта может установить более низкую посадочную массу, которая будет использоваться для определения V_{at} .

11.5.3. Основанный на скорости сваливания метод расчета категорий воздушных судов не применяется к вертолетам. В том случае, когда вертолеты выполняют полеты как самолеты, схема может классифицироваться, как соответствующая категории А. Настоящее положение не препятствует тому, чтобы для вертолетов разрабатывать специальные схемы, при условии, что такие схемы четко обозначаются символом "H". Схемы категории H, как совместные схемы для вертолетов и самолетов, на одной и той же карте IAS не публикуются.

11.5.4. Технические условия, касающиеся построения схем для самолетов категории А, применяются в равной мере к вертолетам, за исключением специально измененных критериев.

11.6. Заход на посадку по ППП

11.6.1. ДПП указывает прибывающему воздушному судну подлежащую использованию схему захода на посадку по ППП. Если позволяют условия, диспетчер УВД по запросу пилота, выдает разрешение пилоту использовать другую схему.

11.6.2. Если пилот сообщает или органу УВД становится ясно, что пилот не знаком со схемой захода на посадку по ППП, диспетчер УВД:

- (a) указывает высоту полета на начальном участке захода на посадку;
- (b) указывает пункт или время полета в минутах полета от точки, в которой будет начат стандартный разворот;
- (c) указывает высоту, на которой стандартный разворот будет завершен, или линию пути на конечном участке захода на посадку, за исключением случаев, когда воздушному судну выдается разрешение на заход на посадку с прямой, при котором указывается только последнее из перечисленного;
- (d) в тех случаях, когда это будет сочтено необходимым, сообщает частоту(ы) навигационного(ых) средства (средств), а также порядок ухода на второй круг.

11.6.3. Если воздушное судно не запрашивает или не получает разрешения на визуальный заход на посадку, схема соблюдается независимо от того, что пилот имеет визуальный контакт с местностью.

11.6.4. При полете на конечном этапе захода на посадку указания и информация диспетчера УВД могут приниматься без подтверждения, за исключением указаний о разрешении/запрете посадки или уходе на второй круг.

11.7. Очередность захода на посадку

11.7.1. Очередность захода на посадку устанавливается с таким расчетом, чтобы облегчить прибытие максимального числа воздушных судов с наименьшей средней задержкой. Право первоочередности предоставляется:

(а) воздушному судну, пилот которого предполагает, что ему придется выполнить вынужденную посадку;

(б) воздушным судам санитарной авиации или воздушным судам, на борту которых больные или тяжелораненые, нуждающиеся в срочной медицинской помощи;

(с) воздушным судам, занятым в поисково-спасательных операциях;

(d) другим воздушным судам по решению органа ОВД.

11.7.2. Следующему по порядку очередности воздушному судну выдается разрешение на заход на посадку при условии, когда:

(а) предшествующее воздушное судно доложило, что оно может завершить свой заход на посадку, не оказываясь в метеорологических условиях полета по ППП; или

(б) предшествующее воздушное судно имеет радиосвязь с АДП и наблюдается им, и при этом имеется обоснованная уверенность в том, что может быть выполнена нормальная посадка; или

(с) при использовании распределения заходов на посадку по времени предшествующее воздушное судно прошло установленный пункт при полете по линии пути приближения и есть все основания считать, что посадка может быть выполнена нормально;

(d) согласно данным используемой системы наблюдения ОВД подтверждается, что установлено необходимое продольное эшелонирование следующих друг за другом воздушных судов.

11.7.3. При установлении очередности заходов на посадку учитывается необходимость увеличенного интервала продольного эшелонирования между воздушными судами вследствие турбулентности в следе.

11.7.4. Если пилот воздушного судна сообщает о своем намерении ожидать улучшения метеорологических условий, или выполнять полет в режиме ожидания по другим причинам, ему выдается разрешение на это, и по возможности, такому воздушному судну предоставляется возможность занять самый верхний из эшелонов в соответствии с очередностью захода на посадку.

11.7.5. При необходимости ускорения захода на посадку воздушных судов следует использовать следующий порядок:

(а) в качестве ориентации при распределении по времени следующих один за другим заходов на посадку на линии пути захода на посадку устанавливается подходящий пункт, который может быть точно определен пилотом;

(б) воздушным судам сообщается время пролета установленного пункта при полете по линии пути приближения. Это время определяется с целью обеспечения необходимого интервала между посадками на ВПП при постоянном соблюдении действующих минимумов эшелонирования, включая время занятости ВПП.

11.7.6. Расчетное время пролета воздушным судном установленного пункта, определяется органом ДПП, и сообщается этому воздушному судну достаточно заблаговременно с тем, чтобы пилот мог установить соответствующую траекторию полета.

11.7.7. Каждому воздушному судну, соблюдающему очередность захода на посадку, выдается разрешение на пролет установленного пункта, находящегося на линии пути приближения, в заранее указанное время или в любое другое измененное время после того, как предшествующее воздушное судно сообщило о пролете этого пункта.

11.7.8. При установлении продольного эшелонирования по времени или расстоянию между воздушными судами, выполняющими заход на посадку одно за другим, учитываются:

- (а) относительные скорости этих воздушных судов;
- (б) расстояние от конкретной точки до ВПП;
- (с) необходимость применения эшелонирования по турбулентности в следе;
- (д) время занятости ВПП;
- (е) превалирующие метеорологические условия; а также
- (ф) любые другие условия, которые могут повлиять на время занятости ВПП.

11.7.9. При использовании системы наблюдения ОВД для определения очередности заходов на посадку в инструкции по производству полетов указывается:

- (а) минимальное расстояние между следующими одно за другим воздушными судами;
- (б) обстоятельства, при которых может потребоваться любое увеличение продольного расстояния между заходящими на посадку воздушными судами; а также
- (с) подлежащие использованию в таких случаях минимумы.

11.7.10. Диспетчер АДП информируется об очередности воздушных судов на конечном участке захода на посадку.

11.7.11. Предполагаемое время захода на посадку устанавливается, как правило, для воздушного судна, прибытие которого задерживается на 10 мин.

или более, и передается на борт этого воздушного судна как можно скорее и, по возможности, не позднее времени начала снижения с крейсерского эшелона.

11.7.12. Пересмотренное предполагаемое время захода на посадку передается воздушному судну незамедлительно во всех случаях, когда это время отличается от ранее переданного на 5 мин. или более или на меньший период, установленный органом ОВД или согласованный между соответствующими органами ОВД.

11.7.13. Предполагаемое время захода на посадку передается на борт воздушного судна как можно скорее во всех случаях, когда ожидается, что этому воздушному судну потребуется выполнять полет в зоне ожидания в течение 30 мин. или более.

11.7.14. Контрольная точка ожидания указывается вместе с предполагаемым временем захода на посадку во всех случаях, когда оно не будет очевидным для пилота.

11.7.15. В случае, когда воздушное судно выполняет полет в режиме ожидания над навигационным средством или точкой, отличной от контрольной точки начального этапа захода на посадку, диспетчеру УВД следует немедленно сообщить данному воздушному судну о:

(а) расчетном времени выдачи разрешения на покидание контрольной точки ожидания; и

(б) предполагаемой дополнительной задержке в следующей контрольной точке ожидания.

11.8. Визуальное маневрирование

11.8.1. Визуальное маневрирование предполагает непрерывный визуальный контакт с ориентирами, установленный на MDA/H.

11.8.2. Схемы для визуального маневрирования не применимы к вертолетам. Пилот вертолета выполняет заход на посадку по ПВП при наличии метеорологических условий, достаточных чтобы видеть и обходить препятствия вблизи FATO для категории H или соответствующей зоны посадки для категории A или схемы захода на посадку до точки в пространстве. В любом случае пилот руководствуется требованиями инструкции по производству полетов аэродрома и, когда применимо, также указаниями органа УВД.

11.8.3. Зона визуального маневрирования определяется путем проведения дуг с центрами в местоположении каждого порога ВПП и касательных, соединяющих эти дуги согласно таблице 11-1 (см. рис.11-1).

11.8.4. ОСА/H для захода на посадку по ПВП указаны в таблице 11-1.

Таблица 11-1

	Категория воздушного судна
--	----------------------------

	A	B	C	D	E
IAS (км/ч)	185	250	335	380	445
TAS на 600 м над MSL + сила ветра 13 м/с (25 уз.)	241	310	404	448	516
Радиус (r) разворота (км) при угле крена 20 град. или 3%, в зависимости от того, что требует меньшего угла крена	1,28	2,08	3,46	4,34	5,76
Прямолинейный участок (км)	0,56	0,74	0,93	1,11	1,30
Радиус (R) от порога ВПП (км)	3,12	4,90	7,85	9,79	12,82

Примечание. Радиус, измеряемый от порога ВПП (R) = 2r + прямолинейный участок.

Рис. 11-1.

Таблица 11-2

Категория воздушного судна	МОС м (фут)	Наименьшая ОСН над превышением аэродрома м (фут)	Минимальная видимость км (м. мили)
A	90 (295)	120 (394)	2 (1,0)
B	90 (295)	150 (492)	3 (1,5)
C	120 (394)	180 (591)	4 (2,0)
D	120 (394)	210 (689)	5 (2,5)
E	150 (492)	240 (787)	7 (3,5)

11.8.5. При заходе на посадку по ПВП снижение ниже MDA/H не производится до тех пор, пока:

(а) не будет установлен и поддерживаться визуальный контакт с ориентирами;

(b) пилот не увидит порога ВПП; и

(с) не будет выдерживаться необходимый МОС и воздушное судно не займет соответствующего положения для выполнения посадки.

11.8.6. Сектор зоны визуального маневрирования, в котором имеется выступающее препятствие, может не учитываться, если оно расположено вне зон конечного этапа захода на посадку и ухода на второй круг. В этом случае визуальное маневрирование в пределах всего сектора, где имеется данное препятствие, не выполняется.

11.8.7. Если при визуальном маневрировании с целью посадки после захода на посадку по ППП теряется визуальный контакт с ориентирами, необходимо

придерживаться ухода на второй круг, указанного для данной конкретной схемы захода на посадку. Переход от визуального маневрирования к уходу на второй круг следует начинать с разворота с набором высоты в пределах зоны визуального маневрирования в направлении ВПП для возврата на абсолютную/относительную высоту полета по аэродромному кругу полетов или еще большую высоту, после чего сразу же осуществляются вход в схему ухода на второй круг и ее выполнение. Приборная воздушная скорость при выполнении этих маневров не превышает максимальную приборную воздушную скорость при визуальном маневрировании.

11.8.8. Визуальное маневрирование может выполняться более чем в одном направлении, при условии, что каждое направление по возможности имеет соответствующие схемы вывода воздушных судов на предписанную схему ухода на второй круг на случай потери визуального контакта с ориентирами.

11.9. Визуальное маневрирование по предписанной линии пути

11.9.1. При необходимости на аэродромах, где имеются четко определенные визуальные ориентиры, в дополнение к зоне визуального маневрирования, может устанавливаться специальная линия пути визуального маневрирования. Эта линия публикуется на специальной карте, на которой показаны используемые для определения линии пути визуальные ориентиры или другие характерные ориентиры, расположенные вблизи линии пути. При применении такой схемы:

(а) полет основан на визуальном ориентировании, а любая представляемая радионавигационная информация носит консультативный характер; и

(б) используется уход на второй круг номинальной схемы захода на посадку по ППП, а предписанные линии пути маневрирования позволяют уйти на второй круг и занять безопасную абсолютную/относительную высоту с выходом на подветренный участок предписанной линии пути или на траекторию ухода на второй круг по ППП.

11.9.2. ОСА/Н визуального маневрирования по предписанным линиям пути:

(а) обеспечивает МОС в зоне предписанной линии пути;

(б) является не меньше ОСА/Н, рассчитанной для схемы захода на посадку по ППП.

11.10. Уход на второй круг

11.10.1. Заход на посадку прекращается и выполняется уход на второй круг, если:

(a) на ВПР не установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами, включая потерю такого контакта на любом этапе полета по глиссаде от ВПР до посадки;

(b) до установления необходимого визуального контакта с ориентирами получена сигнализация об опасной высоте и/или опасном сближении с землей;

(c) на линии пути или на ВПП имеются препятствия;

(d) при посадке на контролируемом аэродроме от диспетчера УВД не получено разрешение на посадку;

(e) имеются любые основания к тому, что посадка не может быть выполнена безопасно.

11.10.2. Диспетчер УВД выдает рекомендации воздушному судну об уходе на второй круг, если имеются любые основания к тому, что воздушное судно не выполнит безопасную посадку.

11.10.3. Диспетчер УВД выдает указание воздушному судну об уходе на второй круг, если:

(a) на линии пути или ВПП имеются препятствия;

(b) не обеспечивается минимальный интервал между воздушными судами.

Глава 12

Потеря ориентировки

12.1. Пилот, сомневающийся относительно местоположения воздушного судна на площади маневрирования, немедленно:

(a) останавливает воздушное судно; и

(b) одновременно уведомляет соответствующий орган ОВД об обстоятельствах (включая последнее известное местоположение).

12.2. В тех случаях, когда пилот сомневается относительно местоположения воздушного судна на площади маневрирования, но уверен в том, что воздушное судно находится на ВПП, пилот немедленно:

(a) уведомляет соответствующий орган ОВД об обстоятельствах, включая последнее известное местоположение;

(b) если имеется возможность определить местоположение ближайшей приемлемой РД, как можно скорее освобождает ВПП, если не получено иное указание от органа ОВД; и затем

(c) останавливает воздушное судно.

12.3. Водитель транспортного средства, сомневающийся относительно местоположения транспортного средства на площади маневрирования, немедленно:

(a) уведомляет соответствующий орган ОВД об обстоятельствах (включая последнее известное местоположение);

(b) одновременно, если не получает иного указания органа ОВД, как можно скорее уходит из зоны приземления, РД или другой части площади маневрирования на безопасное расстояние; и затем

(c) останавливает транспортное средство.

12.4. В том случае, когда диспетчеру УВД становится известно о том, что воздушное судно или транспортное средство потеряло ориентировку или не уверено в своем местоположении на площади маневрирования, немедленно предпринимаются соответствующие действия по оказанию помощи соответствующему воздушному судну или транспортному средству в определении его местоположения.

12.5. Воздушное судно, выполняющее полет по ПВП и сообщаящее о том, что оно не уверено в своем местоположении, или потеряло ориентировку, или оказалось в неблагоприятных метеорологических условиях, считается находящимся в аварийной ситуации и к такому воздушному судну применяются соответствующие в этом случае правила. При этом Диспетчер УВД ведет радиосвязь четко, лаконично и спокойно и при этом на данном этапе старается не задавать пилоту вопросов о каких-либо ошибках или небрежности, возможно допущенных им при подготовке или выполнении полета. В зависимости от обстоятельств пилоту следует дать указание представить следующую относящуюся к делу информацию для оказания эффективного содействия:

(a) условия полета воздушного судна;

(b) местоположение (если таковое известно) и эшелон;

(c) воздушная скорость и курс от последнего известного местоположения, если это необходимо;

(d) опыт пилота;

(e) имеющееся на борту навигационное оборудование и принимаются ли какие-либо навигационные сигналы;

(f) в соответствующих случаях, выбранный режим и код ВОРЛ;

(g) возможности ADS-B;

(h) аэродромы вылета и назначения;

(i) число лиц на борту;

(k) продолжительность полета.

12.6. В том случае, если радиосвязь с воздушным судном неустойчивая или нарушается, воздушному судну следует предложить набрать высоту до более высокого эшелона при условии, что это позволяют метеорологические условия и другие обстоятельства.

12.7. Оказание навигационной помощи пилоту в определении местоположения воздушного судна может осуществляться с использованием системы наблюдения ОВД, пеленгатора, навигационных средств или посредством его ориентирования другими воздушными судами. При предоставлении навигационной помощи следует следить за тем, чтобы воздушное судно не вошло в облака.

Примечание. Необходимо учитывать возможность того, что воздушное судно, выполняющее полет по ПВП, потеряло ориентировку в результате неблагоприятных метеорологических условий.

12.8. Пилоту следует передавать сообщения и информацию о находящихся вблизи приемлемых аэродромах, где существуют визуальные метеорологические условия.

12.9. Если пилот сообщает о том, что он не может оставаться в ВМУ, диспетчер УВД:

(а) сообщает пилоту минимальную абсолютную/относительную высоту полета в зоне, где находится воздушное судно;

(b) если воздушное судно находится ниже абсолютной/относительной высоты полета в зоне и его местоположение установлено с достаточной степенью вероятности, сообщает пилоту линию пути или курс и рекомендует набор высоты для вывода воздушного судна на безопасную высоту или район;

(с) при наличии, осуществляет ОВД с использованием системы наблюдения ОВД;

(d) согласовывает с пилотом применение ППП;

(е) предпринимает все меры к тому, чтобы воздушное судно как можно скорее оказалось в ВМУ, и не попадало в облака.

12.10. Если пилот не может избежать полета в условиях ПМУ, диспетчеру УВД следует:

(а) дать указание либо воздушному судну, которому оказывается помощь, либо другим воздушным судам, находящимся на радиосвязи с органом УВД, но не имеющим возможности оказать содействие, перейти на другую частоту;

(b) выдавать указания или рекомендации таким образом, чтобы любые развороты, уменьшение скорости полета или выпуск шасси воздушным судном производились вне облаков;

(с) избегать указаний, предусматривающих выполнение резких маневров.

12.11. Как только орган ОВД узнает об отклонившемся от курса воздушном судне, он предпринимает следующие меры:

(а) Если местоположение воздушного судна неизвестно, орган ОВД:

(1) предпринимает попытки установить радиосвязь с воздушным судном;

(2) использует все имеющиеся средства для определения его местоположения;

(3) информирует другие органы ОВД, в район которых воздушное судно, возможно, вошло или может войти в результате отклонения от курса, принимая во внимание все факторы, которые могут повлиять на управление полетом воздушного судна в данных условиях;

(4) информирует в соответствии с согласованными на местах правилами соответствующие военные органы и предоставляет им соответствующий план полета и другие сведения относительно отклонившегося от курса воздушного судна;

(5) просит органы, о которых говорилось в подпунктах (3) и (4) настоящего пункта, и другие воздушные суда, находящиеся в полете, оказать всяческое содействие в установлении связи с воздушным судном и определении его местоположения.

Примечание. Требования в подпунктах (4) и (5) настоящего пункта относятся также к органам ОВД, информированным в соответствии с подпунктом (с) настоящего пункта.

(b) Когда местоположение воздушного судна установлено, орган ОВД:

(1) сообщает воздушному судну о его местоположении и выдает соответствующие рекомендации, необходимые в данных условиях; и

(2) при необходимости предоставляет другим органам ОВД и соответствующим военным органам подходящую информацию относительно отклонившегося от курса воздушного судна и любых переданных этому воздушному судну рекомендаций.

12.12. Как только орган ОВД узнает, что в его районе находится неопознанное воздушное судно, он стремится установить принадлежность этого воздушного судна во всех случаях, когда это необходимо для обеспечения ОВД или требуется военными органами на основании согласованных на местах правил. В этих целях орган ОВД принимает те из указанных мер, которые в данных условиях являются подходящими:

(a) предпринимает попытки установить с этим воздушным судном радиосвязь;

(b) запрашивает об этом полете другие органы ОВД в пределах РПИ и просит их оказать содействие в установлении радиосвязи с воздушным судном;

(c) запрашивает об этом полете органы УВД, обслуживающие смежные РПИ, и просит их оказать содействие в установлении радиосвязи с воздушным судном;

(d) предпринимает попытки получить информацию от других воздушных судов в этом районе.

12.13. Как только принадлежность воздушного судна установлена, орган ОВД при необходимости информирует об этом соответствующий военный орган.

12.14. Если орган ОВД считает, что отклонившееся от курса или неопознанное воздушное судно может быть объектом незаконного вмешательства, соответствующий полномочный орган государства немедленно информируется об этом в соответствии с установленными процедурами.

Глава 13

Полеты в особых условиях

13.1. Полеты в районе наличия или скопления птиц

Примечание. Информацию о наличии или скоплении птиц в окрестностях аэродрома пилот получает от органа ОВД или по ATIS.

13.1.1. В случае обнаружения птиц на линии пути, пилот принимает все меры к тому, чтобы предотвратить столкновение с ними, включая уход на второй круг или не выполнение взлета.

13.1.2. При наличии информации о наличии птиц в районе взлета и посадки взлет производится с включенными фарами и обогревом стекол кабины летного экипажа, если иное не оговаривается в РЛЭ воздушного судна.

13.2. Полеты в горном районе

13.2.1. Пилот, который назначается для выполнения полета в горном районе, знает и учитывает наличие, по меньшей мере, следующих факторов:

(а) ограниченность возможностей для изменения маршрута на случай обнаружения опасных метеорологических явлений на линии пути;

(b) неустойчивая работа навигационного оборудования, использующего радиосигналы;

(c) частые или быстрые изменения метеорологических условий;

(d) наличие условий для сильной турбулентности;

(e) отсутствие или ограниченность наличия мест, которые могут быть использованы для безопасной вынужденной посадки;

13.2.2. Если при приближении к горному хребту наблюдаются нисходящие или восходящие потоки и для выдерживания горизонтального полета требуется существенное увеличение режима работы двигателей (двигателя) или понижение ее до малого газа соответственно, пилот предпринимает все меры к тому, чтобы вывести воздушное судно из такой зоны и, если обеспечивается, пересекать горный хребет на большей высоте, на которой обеспечивается горизонтальный полет при работе двигателей на режиме, на котором в нормальных условиях осуществляется горизонтальный полет или полет на крейсерском эшелоне.

13.2.3. Снижение ниже нижнего безопасного эшелона и заход на посадку по ППП на горном аэродроме выполняется после пролета указанной в инструкции по производству полетов аэродрома точки, определяемой с помощью наземного радиолокатора или бортового и наземного навигационного оборудования, и точного знания пилотом и диспетчером местоположения воздушного судна.

13.2.4. При отсутствии непрерывного радиолокационного контроля и отсутствии уверенности в своем местоположении воздушное судно не снижается ниже нижнего безопасного эшелона полета и предпринимает все меры к тому, чтобы определить свое местоположение, и продолжать снижение и заход на посадку или следовать на запасной аэродром.

13.2.5. На горных аэродромах полеты по линиям пути, задаваемым диспетчером, осуществляются, если:

(а) инструкцией по производству полетов аэродрома разрешены такие полеты;

(b) на данном аэродроме обеспечивается УВД с помощью радиолокатора и/или другого навигационного оборудования, которые обеспечивают требуемую точность навигации;

(с) воздушное судно выполняет полет по ПВП или может выполнять полет по ППП и оборудовано навигационным оборудованием, которое обеспечивает требуемую точность навигации.

13.3. Полеты при наличии опасных метеорологических явлений

13.3.1. В целях настоящих Правил к опасным метеорологическим явлениям относятся:

(а) гроза;

(b) град;

(с) смерч;

(d) ураган;

(е) гололед;

(f) вулканический пепел;

(g) сильная турбулентность;

(h) сильный сдвиг ветра;

(i) сильное обледенение;

(j) сильная пыльная буря;

(k) сильные ливневые осадки.

13.3.2. При обнаружении или получении информации о наличии любого из опасных метеорологических явлений на линии пути пилот предпринимает все меры для того, чтобы предотвратить попадание воздушного судна в зону влияния таких явлений и обойти их на безопасном интервале от них, включая:

(а) уход на второй круг;

(b) следование на запасной аэродром или в случае вертолета посадку на площадку, подобранную с воздуха; или

(с) отмену или задержку вылета.

13.4. Полеты в зоне обледенения

13.4.1. Противообледенительная система воздушного судна включается по возможности до входа в зону возможного обледенения.

13.5. Полеты в зоне сильной турбулентности

13.5.1. Перед входом в зону возможной турбулентности, и в течение всего периода нахождения воздушного судна в этой зоне пассажиры пристегнуты к креслам привязными ремнями.

13.6. Полеты в зоне грозовой деятельности

13.6.1. Полеты по ПВП в горном районе при прогнозировании фронтальных гроз по маршруту полета не выполняются.

13.6.2. Обход мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков с грозовыми очагами при полете по ПВП осуществляется:

- (a) на удалении не менее 10 км; или
- (b) ниже нижней границы облаков не менее чем на 200 м; или
- (c) выше верхней границы облаков не менее чем на 500 м.

13.6.3. Обход мощно-кучевых и кучево-дождевых облаков при полете по ППП осуществляется на удалении не менее 15 км от ближайшей границы отметки на экране бортового радиолокатора.

13.6.4. Когда линия пути проходит между грозовыми очагами, пролет между ними осуществляется, если расстояние между ближайшими внешними границами отметок на экране бортового радиолокатора составляет не менее 50 км, если иное не разрешается РЛЭ воздушного судна.

13.6.5. При полете по ППП пилот с помощью бортового радиолокатора осуществляет постоянное наблюдение в направлении линии пути с тем, чтобы исключить попадание воздушного судна в зону влияния мощно-кучевых, кучево-дождевых облаков и любых опасных метеорологических явлений.

13.6.6. Диспетчер УВД информирует пилота о наличии, характере и направлении перемещения мощно-кучевых, кучево-дождевых облаков и грозовых очагов и, по возможности, выдает рекомендации по их обходу.

13.7. Полеты в зоне вихревых явлений/смерчей

13.7.1. Обход вертикальных вихревых явлений/смерчей осуществляется на удалении не менее:

- (a) 5 км, если такие явления не связаны с облаками;
- (b) 30 км, если такие явления связаны с мощно-кучевыми или кучево-дождевыми облаками.

13.8. Полеты в зоне повышенной электрической активности атмосферы

13.8.1. При наличии сильной электризации воздушного судна следует, по возможности, выключить неиспользуемую радиостанцию, а ночью также включить освещение кабины летного экипажа.

13.9. Заход на посадку в условиях сдвига ветра

13.9.1. В любом случае заход на посадку прекращается и выполняется уход на второй круг, если при полете на конечном этапе захода на посадку заданная глиссада снижения не соблюдается при увеличении режима работы двигателей до номинального или снижении его до малого газа или положение воздушного судна относительно ВПП не может обеспечить безопасное продолжение захода на посадку и посадку.

13.10. Информация о метеорологических условиях в полете

13.10.1. В полете пилот предпринимает все меры к тому, чтобы в любое время иметь самую последнюю информацию о метеорологических и других условиях по маршруту полета, на аэродроме назначения и запасных аэродромах.

13.10.2. Пилот немедленно сообщает органу УВД о любых наблюдаемых им опасных метеорологических явлениях, которые могут создавать угрозу безопасности полетов.

13.11. Полеты над водной поверхностью

Примечание. Требования к эксплуатации воздушных судов над водной поверхностью оговорены в авиационных правилах Кыргызской Республики "АПКР-6 Эксплуатация воздушных судов".

13.12. Полеты в малоориентирном районе

13.12.1. При подготовке к полету в малоориентирном районе летный экипаж имеет и демонстрирует знание конкретного плана или порядка восстановления ориентировки на случай ее потери.

13.13. Полеты в полярных районах Северного/Южного полушарий

13.13.1. Пилот, который назначается для выполнения полетов в полярных районах Северного/Южного полушарий, знает и учитывает наличие, по меньшей мере, следующих факторов:

- (а) неустойчивая работа навигационного оборудования, использующего магнитное поле Земли;
- (б) ограниченность или отсутствие наземных ориентиров;
- (в) частые или быстрые изменения метеорологических условий;
- (г) продолжительности полярного дня/ночи;
- (д) низкие температуры воздуха.

13.13.2. Воздушное судно, используемое в полярных районах Северного/Южного полушарий, имеет соответствующую окраску и оборудование, обеспечивающие возможность быстрого его обнаружения и безопасную эксплуатацию в таких районах.

13.13.3. Обслуживание организаций на дрейфующих, припайных и шельфовых льдах в полярных районах Северного/Южного полушарий осуществляется с использованием, как правило, не менее 2 воздушных судов одновременно.

13.13.4. Порядок представления пилотом донесений органу ОВД при выполнении полетов в полярных районах Северного/Южного полушарий устанавливается соответствующим органом ОВД.

13.14. Посадка на неподготовленную поверхность

13.14.1. В целях настоящих Правил термин "посадка на неподготовленную поверхность" означает посадку на неподготовленную земную/водную поверхность или аэродром, в отношении которого на момент выполнения посадки не имеется информация о его годности к выполнению полетов на них.

13.14.2. Если иное не оговорено в РЛЭ воздушного судна, посадка на неподготовленную поверхность осуществляется, при условии, что:

- (a) воздушное судно, используемое для выполнения авиационных спецработ, имеет соответствующее разрешение на выполнение таких посадок;
- (b) летный экипаж имеет допуск на выполнение таких посадок.

13.14.3. Если иное не оговорено в РЛЭ воздушного судна, при выполнении посадки на неподготовленную поверхность пилот перед посадкой:

- (a) производит осмотр данной поверхности в целях оценки ее пригодности для производства посадки. Такой осмотр осуществляется путем производства полета на высоте не менее 10 м на самолетах и не менее 5 м на вертолетах над этой поверхностью, включая применение спуска подготовленного персонала на исследуемую поверхность с помощью парашюта или, в случае вертолета, с помощью каната или другого соответствующего средства или приспособления;
- (b) сообщает органу ОВД место и курс намеченной посадки, а после посадки, при наличии связи, время посадки и предполагаемое время вылета.

Глава 14

Чрезвычайные ситуации в полете

14.1. Общие положения

14.1.1. При возникновении любых отказов, неисправностей или других чрезвычайных ситуаций на борту воздушного судна экипаж действует в соответствии с РЛЭ воздушного судна.

14.1.2. Во всех случаях, когда невозможно продолжать полет, пилот предпринимает меры к тому, чтобы следовать до запасного или любого подходящего ближайшего аэродрома, либо произвести безопасную вынужденную посадку/приводнение, действуя в соответствии с РЛЭ.

14.2. Аварийное снижение

14.2.1. Если иное не оговорено в РЛЭ воздушного судна, в случае необходимости выполнения аварийного снижения, связанного с разгерметизацией или пожаром на борту воздушного судна, экипаж предпринимает следующие действия:

(а) при разгерметизации кабины - приступает к экстренному снижению до высоты 4200 м, но не ниже минимальной высоты безопасной высоты или эшелона;

(б) при возникновении пожара на воздушном судне - приступает к немедленному снижению и одновременно принимает все меры для ликвидации пожара.

14.3. Ранение или внезапное ухудшение состояния здоровья членов экипажа (пассажиров)

14.3.1. В случае потери трудоспособности членом летного экипажа другие члены экипажа в первую очередь предпринимаяют немедленные меры к тому, чтобы исключить какую-либо возможность создания потеревшим трудоспособность членом летного экипажа препятствий для управления воздушным судном, и затем приступают к оказанию необходимой медицинской помощи такому члену летного экипажа с соблюдением требований РЛЭ воздушного судна.

14.3.2. Орган ОВД, получив сообщение о потере трудоспособности члена летного экипажа или угрозы жизни людей на борту воздушного судна, предпринимает все меры к тому, чтобы предоставить воздушному судну любую возможную помощь и приоритетное обслуживание для благополучного завершения полета.

14.4. Вынужденная посадка

14.4.1. В случае необходимости выполнения вынужденной посадки/приводнения вне аэродрома пилот сообщает об этом органу ОВД, членам экипажа и пассажирам по возможности сообщив также о предполагаемом месте вынужденной посадки, метеорологических условиях, направлении и расстоянии до ближайшего населенного пункта, а над водной поверхностью - направление и расстояние до ближайшей береговой черты.

14.4.2. После посадки/приводнения вне аэродрома члены экипажа производят эвакуацию пассажиров в соответствии с РЛЭ воздушного судна и оказывают соответствующую медицинскую помощь пассажирам и, пользуясь имеющимися средствами связи, сообщить на ближайший аэродром или местным органам власти о времени, месте вынужденной посадки, состоянии экипажа, пассажиров, воздушного судна и необходимой помощи.

14.4.3. Вылет с места вынужденной посадки разрешается согласно соответствующему разрешению на полет, выданному органом ОВД, при условии, что воздушное судно годно к полету. В случаях, не терпящих отлагательства, командир воздушного судна имеет право самостоятельно принимать решение на вылет, при условии, что местность и состояние воздушного судна оценивается командиром воздушного судна безопасным для выполнения такого полета. При необходимости командир воздушного судна может принять решение о снятии всей или части загрузки и/или слива излишней части топлива.

Глава 15 Учебные полеты

15.1. Учебные полеты выполняются в соответствии с утвержденной программой подготовки, инструкцией по выполнению таких полетов, эксплуатационной и технической документацией воздушного судна, а также таким образом, чтобы не создавать каких-либо препятствий нормальному осуществлению полетов других воздушных судов. Инструкция по выполнению учебных полетов может не разрабатываться, если утвержденная программа и/или эксплуатационная и техническая документация воздушного судна содержат положения, которые достаточны для выполнения таких полетов.

15.2. При выполнении учебных полетов с выключением двигателя (двигателей) на борту воздушного судна находится, по возможности, не более одного состава обучаемого экипажа.

15.3. При выполнении самостоятельных полетов обучаемыми пилот-инструктор, ответственный за подготовку данного обучаемого, когда это практически возможно, имеет радиосвязь с данным воздушным судном.

15.4. На борту воздушного судна, выполняющего учебный полет, кроме членов экипажа могут находиться другие лица, деятельность которых связана с обслуживанием данного полета, и которые должным образом оформлены и имеют соответствующую подготовку для принятия участия в таком полете.

15.5. Если выделяется специальный район для выполнения учебных полетов, такие районы:

(а) расположены над характерным ориентиром или над радионавигационной точкой:

(b) максимально удалены от горных районов, воздушных трасс, зон взлета и посадки.

Глава 16 Испытательные полеты

16.1. Испытательные полеты выполняются в соответствии с утвержденной программой, инструкцией по выполнению таких полетов, эксплуатационной и технической документацией воздушного судна, а также таким образом, чтобы не создавать каких-либо препятствий нормальному осуществлению полетов других воздушных судов. Инструкция по выполнению испытательных полетов может не разрабатываться, если утвержденная программа и/или эксплуатационная и техническая документация воздушного судна содержат положения, которые достаточны для выполнения таких полетов.

16.2. К испытательным полетам допускается летный персонал, имеющий соответствующую квалификационную отметку в свидетельстве члена летного экипажа о допуске к таким полетам.

16.3. На борту воздушного судна, выполняющего испытательный полет, кроме членов экипажа могут находиться другие лица, деятельность которых связана с обслуживанием данного полета, и которые должным образом оформлены и имеют соответствующую подготовку для принятия участия в таком полете.

Глава 17 Авиационные спецработы

17.1. Применение

17.1.1. Если иное не оговорено в настоящей Главе, все требования настоящих Правил, касающиеся производства полетов, а также требования других авиационных правил Кыргызской Республики, касающиеся эксплуатации воздушных судов, применимы в отношении полетов по выполнению авиационных спецработ и воздушных судов, используемых на таких работах.

17.1.2. Подробные инструкции по выполнению полетов по каждому виду авиационных спецработ оговаривается в РПП эксплуатанта. При этом ни одно из положений РПП не противоречит требованиям РЛЭ воздушного судна.

17.2. РПП эксплуатанта

17.2.1. Выполнение авиационных спецработ осуществляется в соответствии с положениями РПП эксплуатанта, регулирующими выполнения таких работ.

17.2.2. РПП эксплуатанта по выполнению авиационных спецработ включает, по меньшей мере, следующее:

- (a) инструкции по выполнению каждого вида авиационных спецработ;
- (b) минимальные высоты/МОС при выполнении каждого вида авиационных спецработ;
- (c) порядок выполнения полетов по ППП и ночью, если применимо;
- (d) метеорологические условия для выполнения каждого вида авиационных спецработ;
- (e) инструкции по производству полетов на каждом используемом аэродроме;
- (f) должностные обязанности эксплуатационного и другого персонала, ответственного за обеспечение безопасности авиационных спецработ;
- (g) меры предосторожности при загрузке/выгрузке и другом наземном обслуживании воздушных судов на земле, а также использовании опасных веществ, жидкостей или любых продуктов в целях выполнения авиационных, спецработ или эксплуатации воздушных судов, используемых для таких работ, включая порядок обеспечения персонала специальной одеждой, средствами защиты и оказания первой медицинской помощи;
- (h) подготовка персонала к выполнению каждого вида или, если применимо, группы авиационных спецработ;
- (i) любые другие положения авиационных правил Кыргызской Республики "АПКР-6 Эксплуатация воздушных судов", касающиеся разработки РПП эксплуатанта, и которые применимы к производству полетов при выполнении авиационных спецработ или эксплуатации воздушных судов, используемых для таких работ.

17.3. Аэродромы

17.3.1. Инструкция по производству полетов аэродромов описывает, по меньшей мере, следующее:

- (a) Форма, размеры, покрытие ВПП, схема движения и другие эксплуатационные данные аэродрома;
- (b) Порядок определения пригодности к эксплуатации, включая определение пригодности при определенных метеорологических и других условиях;
- (c) Схемы полетов и минимальные высоты полета;
- (d) Характер местности, препятствия в районе аэродрома и ориентиры, которые могут дополнять карту района аэродрома и района полетов, и которые могут быть использованы при выполнении полетов;
- (e) Связь и УВД;
- (f) Преобладающие метеорологические условия;
- (g) Метеорологическое и другое обеспечение полетов;

- (h) Полеты при возникновении особых или чрезвычайных ситуаций при выполнении полетов;
- (i) Проведение аварийно-спасательных работ;
- (j) Охрана и авиационная безопасность;
- (k) Любая другая информация или инструкции, необходимые для безопасного осуществления полетов на данном аэродроме и выполнения данного вида авиационных спецработ, а также обеспечения соблюдения всех применимых требований авиационных правил.

17.4. Летный экипаж

17.4.1. К выполнению авиационных спецработ допускаются лица, имеющие действующие свидетельства и соответствующие квалификационные отметки о праве на выполнение авиационных спецработ.

17.4.2. Командир воздушного судна, выполняющего авиационные спецработы, имеет допуск к выполнению внутрассовых полетов и посадок на неподготовленную поверхность.

17.4.3. Если иное не требуется в интересах безопасности полетов при выполнении авиационных спецработ, любые требования авиационных правил Кыргызской Республики "АПКР-6 Эксплуатация воздушных судов", касающиеся предыдущего опыта, перерывов в полете и прав командира воздушного судна или пилота по выполнению полетов на конкретном типе воздушного судна, в конкретном районе, на конкретном маршруте или аэродроме, применимы к летному экипажу воздушного судна, выполняющего авиационные спецработы.

17.5. Обслуживающий персонал

17.5.1. Каждое обслуживающее лицо, находящееся на борту воздушного судна, выполняющего авиационные спецработы, должным образом оформлено эксплуатантом для этой цели.

17.5.2. Эксплуатант в установленном порядке знакомит каждое лицо, привлекаемое к выполнению или обслуживанию авиационных спецработ, с правилами и инструкциями, касающимися:

- (a) безопасности при обслуживании воздушного судна на земле и нахождении на борту воздушного судна в полете, если такое применимо;
- (b) выполнения соответствующего вида авиационных спецработ согласно выполняемым данным лицом обязанностям.

17.6. Метеорологические условия выполнения авиационных спецработ

17.6.1. Авиационные спецработы по выбросу химических веществ осуществляются днем по ПВП при ВМУ, указанных в Таблице 17-1:

Таблица 17-1

Местность	Расстояние до нижней границы облаков по вертикали (м)		Видимость (м)	
	Самолет	Вертолет	Самолет	Вертолет
Район с изменяющимся профилем местности в пределах расстояния 20 км (10,0 м. мили) 900 м (3000 фут) и менее	100	50	3000	2000
Горный район	300		5000	

17.6.2. Авиационные спецработы по выполнению аэрофотосъемок и воздушной рекламе осуществляются днем по ПВП при ВМУ, указанных в Таблице 17-2:

Таблица 17-2

Местность	Расстояние до нижней границы облаков по вертикали (м)		Видимость (м)	
	Самолет	Вертолет	Самолет	Вертолет
Район с изменяющимся профилем местности в пределах расстояния 20 км (10,0 м. мили) 900 м (3000 фут) и менее	100	50	3000	2000
Горный район	300		8000	
Горный район при сбросе химических веществ	300		5000	

17.6.3. Авиационные спецработы по обслуживанию строительных работ осуществляются на вертолетах по ПВП при ВМУ, указанных в Таблице 17-3:

Таблица 17-3

Местность	Расстояние до нижней границы облаков по вертикали (м)		Видимость (м)	
	День	Ночь	День	Ночь
Район с изменяющимся профилем	100	300	2000	4000

местности в пределах расстояния 20 км (10,0 м. мили) 900 м (3000 фут) и менее				
Горный район	300	Не применим	8000	Не применим

17.6.4. Авиационные спецработы по обслуживанию организаций здравоохранения, патрулированию и поиску и спасанию осуществляются по ПВП и ППП. Полеты по ППП осуществляются с соблюдением требований настоящих Правил, касающихся полетов по ППП. Полеты по ПВП осуществляются с соблюдением ВМУ, указанных в Таблице 17-4.

Таблица 17-4

Местность	Расстояние до нижней границы облаков по вертикали (м)		Видимость (м)	
	День	Ночь	День	Ночь
Район с изменяющимся профилем местности в пределах расстояния 20 км (10,0 м. мили) 900 м (3000 фут) и менее	100	300	1000	4000
Горный район	300		5000	

17.6.5. В случаях, когда отсутствует возможность обеспечить метеорологическое обслуживание данных авиационных спецработ или прогноз погоды в данном районе не предоставляется, выполнение полетов может осуществляться по фактической погоде, при условии, что:

(а) метеорологические условия соответствуют установленным требованиям для данного вида авиационных спецработ;

(b) командир воздушного судна имеет:

(1) опыт полетов в данном районе полетов, по крайней мере, в течение предыдущих 12 месяцев и ознакомлен или продемонстрировал эксплуатанту свои знания метеорологических условий, которые характерны для данного района;

(2) допуск к выполнению внутрассовых полетов и посадок на неподготовленную поверхность;

(c) соответствующие полномочия от эксплуатанта на выполнение таких полетов;

(d) в инструкции по производству полетов на данном аэродроме оговорены конкретные искусственные или естественные объекты, фактическая видимость которых при ВМУ соответствует метеорологическим условиям по видимости и

высоте нижней границы облаков, установленным для данного вида авиационных спецработ;

(е) на аэродроме имеется средство, с помощью которого могут быть определены направление и скорость ветра, необходимые для определения возможности производства взлета и посадки, а также выполнения данных видов авиационных спецработ;

(ф) о применении такого права и фактических метеорологических условиях в районе выполнения полетов командир воздушного судна уведомляет орган ОВД и вносит соответствующую запись в соответствующих полетных документах;

(г) расстояние до района выполнения работ не превышает 30 мин. полета.

17.7. Общие требования к производству полетов

Минимальный запас высоты над препятствиями

17.7.1. Если иное не оговорено настоящими Правилами, РЛЭ воздушного судна или РПП эксплуатанта, при выполнении авиационных спецработ соблюдаются следующие минимальные запасы горизонтального и вертикального расстояний:

(а) 20 м над опорами высоковольтных линий электропередач;

(б) при полете в районе с линиями связи или электропередач по линии пути вдоль этих линий передач:

(1) 50 м с наветренной стороны при скорости ветра до 8 м/с;

(2) 100 м с наветренной стороны при скорости ветра более 8 м/с;

(3) 50 м с подветренной стороны во всех случаях;

(с) при тушении пожаров над наивысшей верхней границей пламени пожара:

(1) 200 м на самолетах;

(2) 100 м на вертолетах;

(д) 10 м над поверхностью земной/водной поверхности, не имеющей препятствий с относительной высотой более 3 м;

(е) 5 м над поверхностью земной/водной поверхности, не имеющей препятствий с относительной высотой более 1 м;

(г) 2 м над поверхностью земной/водной поверхности, не имеющей препятствий.

17.7.2. При выполнении авиационных спецработ над горным районом МОС учитывается в полосе шириной не менее 5 км, но во всех случаях ширина этой полосы не менее 2 радиусов разворота воздушного судна.

17.7.3. В случае, когда МОС устанавливаются РПП эксплуатанта, такие высоты отвечают любым требованиям РЛЭ воздушного судна в отношении выдерживания безопасной высоты полета, и учитывают летно-технические

характеристики воздушного судна и опыт и/или квалификацию членов летного экипажа.

17.7.4. Каждое воздушное судно, используемое для выполнения авиационных спецработ, имеет, по крайней мере, один радиовысотомер и бортовой самописец, который осуществляет запись, по меньшей мере, высоты и времени полетного времени.

Радиосвязь

17.7.5. Между воздушным судном, выполняющим авиационные спецработы, и органом ОВД поддерживается непрерывная радиосвязь или, по крайней мере, регулярная радиосвязь, по меньшей мере, через каждый час или другой установленный органом ОВД период времени.

17.7.6. Любое изменение плана полета согласовывается с органом ОВД.

Выброс химических веществ

17.7.7. Авиационные спецработы по выбросу химических веществ не выполняются:

(а) по линии пути, когда солнце находится под углом менее 15 град. над горизонтом, и менее 30 град. вправо или влево от направления полета воздушного судна;

(б) над районами, где профиль полета составляет более 6 град. для самолетов, и более 45 град. для вертолетов;

(с) над населенными пунктами.

Строительные работы

17.7.8. Если иное не оговорено РЛЭ воздушного судна, груз, транспортируемый на внешней подвеске, сбрасывается в любых случаях, когда использована максимальная мощность работы двигателей, и не обеспечивается выдерживание необходимого МОС или невозможно избежать столкновения груза с поверхностью земли/воды или любым другим препятствием.

Сброс грузов

17.7.9. Сброс грузов осуществляется, как правило, на минимальной скорости или в режиме висения, в случае вертолета, и с минимальной высоты, с которой обеспечивается целостность груза при его сбросе с парашютом или без парашюта соответственно. Сброс груза с вертолета осуществляется, если невозможно выполнить посадку на месте выгрузки груза. Рекомендуемые высоты сброса груза без парашюта указаны в таблице 17-5.

Таблица 17-5

Местность	Высота сброса груза без парашюта (м)	
	Самолет	Вертолет
Район с изменяющимся профилем местности в пределах расстояния 20 м (10,0 м. мили) 900 м (3000 фут) и менее	25	25
Горный район	100	25

Тушение пожаров

17.7.10. При выполнении авиационных спецработ по тушению пожаров пилот при определении взлетной/посадочной массы воздушного судна учитывает повышение температуры наружного воздуха в районе пожара.

Авиационные спецработы на вертолетах

17.7.11. Если иное не оговорено РЛЭ вертолета, РПП эксплуатанта или инструкцией по производству полетов аэродрома:

(а) при рулении вертолета расстояние от конца лопастей несущих винтов до препятствий составляет не менее половины диаметра несущего винта;

(б) При взлете/посадке или висении расстояние от конца лопастей несущего винта до любого препятствия на земле составляет не менее 2-х диаметров несущего винта, но не менее 10 м по горизонтали или вертикали от любой части вертолета;

(с) Висение или руление по воздуху осуществляется при видимости не менее 400 м и высоте нижней границы облаков не ниже 30 м.

17.7.12. При наличии на месте посадки снега или пыли пилот учитывает возможность ухудшения видимости или потери визуального контакта с поверхностью из-за образования снежного/пыльного вихря, и предпринимает соответствующие меры к тому, чтобы исключить возникновение таких условий, и, при попадании в такие условия прекращает посадку в данном месте или выводит вертолет из зоны таких условий, как правило, путем набора высоты без перемещения по горизонтали.

17.7.13. При выполнении поиска и спасания над водной поверхностью снижение для зависания осуществляется по вертикальной траектории во избежание создания волны от воздействия несущего винта и отхода объекта спасания в сторону.

Приложение 1

СИГНАЛЫ

1. Сигналы бедствия и срочности

1.1. Сигналы бедствия

1.1.1. Ничто в настоящих Правилах не запрещает терпящему бедствие воздушному судну пользоваться любыми имеющимися в его распоряжении средствами для обозначения или сообщения о своем местоположении и запроса о помощи.

Примечание. Подробное описание сигналов, используемых в ходе поиска и спасания, содержится в Авиационных правилах Кыргызской Республики "АПКР-12 Поиск и спасание".

1.1.2. Нижеследующие сигналы, подаваемые либо вместе, либо отдельно, означают, что воздушному судну грозит серьезная и непосредственная опасность, и оно нуждается в немедленной помощи:

(а) сигнал, передаваемый по радиотелеграфу или с помощью любого другого метода подачи сигналов и состоящий из группы SOS (... - - - ... в азбуке Морзе);

(б) радиотелефонный сигнал бедствия, состоящий из произносимого голосом слова MAYDAY;

(с) сообщение о бедствии, которое послано по линии передачи данных и которое передает значение слова MAYDAY;

(д) ракеты или снаряды со вспышками красного цвета, выпускаемые по одному через короткие промежутки времени;

(е) парашютная осветительная бомба красного цвета.

1.1.3. Сигнал бедствия включается в следующих случаях:

(а) отказ двигателя (двигателей);

(б) пожар на воздушном судне;

(с) потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности конструкции воздушного судна;

(д) аварийное снижение;

(е) применение кислородного оборудования;

(ф) захват воздушного судна или другой незаконный акт на борту воздушного судна;

(г) смерть, ранение или внезапное ухудшение здоровья членов летного экипажа или любого лица на борту воздушного судна;

(х) вынужденная посадка вне аэродрома;

(и) потеря радиосвязи;

- (j) потеря ориентировки;
- (k) применение парашютов в аварийных случаях.

1.1.4. При возникновении любых случаев, оговоренных в п.1.1.3 настоящего Приложения, экипаж такого воздушного судна:

(a) действует в соответствии с РЛЭ данного воздушного судна, РПП эксплуатанта, соответствующими положениями авиационных правил Кыргызской Республики, а также правилами и процедурами, установленными государством, на территории которого имеет место данный случай;

(b) по возможности немедленно сообщает об этом органу УВД, включая любую информацию, которая имеет отношение к данному случаю, и согласовывает с ним свои действия.

1.1.5. В случае необходимости для передачи сообщения о бедствии используется аварийная частота 121,5 МГц, и частота 2182 кГц или 4125 кГц при направлении запроса морским судам или службам.

1.2. Сигналы срочности

1.2.1. Нижеследующие сигналы, передаваемые либо вместе, либо отдельно, означают, что воздушное судно вынуждено совершить посадку, но не требует оказания немедленной помощи:

(a) повторяющееся включение и выключение посадочных фар; или

(b) повторяющееся включение и выключение аэронавигационных огней, отличающееся от мигания импульсных аэронавигационных огней.

1.2.2. Нижеследующие сигналы, подаваемые либо вместе, либо отдельно, означают, что воздушное судно имеет для передачи чрезвычайно срочное сообщение, касающееся безопасности надводного судна, воздушного судна или любого другого средства передвижения или безопасности любого лица, находящегося на борту или в поле зрения:

(a) сигнал, передаваемый по радиотелеграфу или с помощью любого другого метода подачи сигналов и состоящий из группы XXX;

(b) радиотелефонный сигнал срочности, состоящий из произносимых голосом слов PAN, PAN;

(c) сообщение срочности, которое послано по линии передачи данных и которое передает значение слов PAN, PAN.

2. Сигналы при перехвате

2.1. Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение
-------	-------------------------------------------	----------	------------------------------------------	----------

1	<p>Покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа в случае перехвата вертолета), и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс.</p> <p>Примечание 1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватываемого воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии 1.</p> <p>Примечание 2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, перехватывающее воздушное судно, как правило, выполняет ряд маневров по схеме "ипподром" и сигнализирует покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна</p>	<p>Вы перехвачены. Следуйте за мной</p>	<p>Покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.</p>	<p>Вас понял, выполняю</p>
2	<p>Резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90 град. или больше с набором</p>	<p>Следуйте своим курсом</p>	<p>Покачивание воздушного судна</p>	<p>Вас понял, выполняю</p>

	высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна			
3	Выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, в случае перехвата вертолета, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки	Выполните посадку на этом аэродроме	Выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начало выполнения посадки	Вас понял, выполняю

2.2. Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение
4	Уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными фарами при пролете над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой на высоте более 300 м (1000 фут), но не выше 600 м (2000 фут) (для вертолетов на высоте более 50 м (170 фут), но не выше 100 м (330 фут)) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой. В случае невозможности мигания посадочными фарами производится мигание любыми другими бортовыми огнями	Аэродром, указанный вами, непригоден	Если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно, если возможно, убирает шасси, и использует сигналы серии 1 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял, следуйте за мной
5	Регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	Не могу выполнить	Используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял

6	Мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	В состоянии бедствия	Используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял
---	------------------------------------------------------------------	----------------------	-----------------------------------------------------------------	-----------

3. Сигналы для предотвращения полета в ограничительной, запретной и опасной зонах

3.1. Днем или ночью - серия ракет, выпускаемых с земли с интервалом в 10 с., дающих при разрыве красные и зеленые огни или звезды и указывающих не имеющему разрешения воздушному судну на то, что оно совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон и что этому воздушному судну следует предпринять необходимые меры для того, чтобы его последующий полет проходил вне пределов таких зон.

4. Сигналя для аэродромного движения

4.1. Световые сигналы и сигнальные ракеты

4.1.1. Указания

Огонь		АДП для:	
		воздушных судов в полете	воздушных судов на земле
Направлено в сторону воздушного судна (см. рис. П1-1)	Зеленый постоянного свечения	Посадка разрешена	Взлет разрешен
	Красный постоянного свечения	Уступите путь другим воздушным судам и продолжайте полет по кругу	Стоп
	Серия зеленых вспышек	Вернитесь для посадки (*)	Руление разрешено
	Серия красных вспышек	Аэродром непригоден, посадка не разрешается	Руление в обход используемой посадочной площади
	Серия белых вспышек	Выполняйте посадку на этом аэродроме и следуйте к перрону (*)	Возвращайтесь к месту старта на аэродроме
	Красная ракета	Независимо от любых предыдущих указаний посадка на данный	

	момент не разрешается	
--	-----------------------	--

(*) Разрешение на посадку и на руление будет дано позднее или в должное время.

Рис. П1-1.

4.1.2. Подтверждение воздушным судном принятия сигналов

(a) В полете:

(1) в дневное время - покачиванием крыльев. Этот сигнал не следует подавать на участке между третьим и четвертым разворотами, а также на посадочной прямой;

(2) с наступлением темноты - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

(b) На земле:

(1) в дневное время - движением элеронов или руля направления;

(2) с наступлением темноты - двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

4.2. Наземные сигналы

4.2.1. Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями (рис.П1-2), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что посадка запрещена, и что это запрещение может быть продлено.

Рис. П1-2.

4.2.2. Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю (рис.П1-3), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади маневрирования или по другим причинам необходимо соблюдать повышенную осторожность при заходе на посадку или посадке.

Рис. П1-3.

4.2.3. Использование ВПП и рулежных дорожек:

(a) Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета (рис.П1-4), выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.

Рис. П1-4.

(b) Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета с вертикальной черной полосой, проведенной в каждой круглой части знака (рис.П1-5), выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует выполнять посадку и взлет только на ВПП, а выполнение других маневров не ограничивается только пределами ВПП и РД.

Рис. П1-5.

4.2.4. Горизонтальные знаки в виде крестов одного контрастного цвета, желтого или белого (рис.П1-6), выкладываемые на ВПП и рулежных дорожках или их частях, обозначают зону, непригодную для движения воздушных судов.

Рис. П1-6.

4.2.5. Направление посадки или взлета:

(a) Горизонтальное белое или оранжевое посадочное "Т" (рис.П1-7) указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые выполняются параллельно продольной части буквы "Т" и в сторону ее поперечной части. При использовании посадочного "Т" в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.

Рис. П1-7.

(b) Сочетание из двух цифр (рис.П1-8), выкладываемых вертикально на АДП или около него, указывает воздушному судну, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10 град. магнитного компаса.

Рис. П1-8.

4.2.6. Правый круг полетов - Располагаемый на сигнальной площадке или горизонтально в конце ВПП или используемой летной полосы знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо (рис.П1-9), означает, что перед посадкой и после взлета развороты выполняются вправо.

Рис. П1-9.

4.2.7. Вертикальная расположенная на желтом фоне черная буква "С" (рис.П1-10) обозначает местонахождение пункта сбора донесений, касающихся ОВД.

Рис. П1-10.

4.2.8. Знак в виде двойного креста белого цвета (рис.П1-11), выкладываемый горизонтально на сигнальной площадке, означает, что аэродром используется для полетов планеров, и что такие полеты на данный момент выполняются.

Рис. П1-11.

5. Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле

5.1. Сигналы, подаваемые сигнальщиком воздушному судну

5.1.1. При подаче сигналов сигнальщик обращен лицом к воздушному судну и находится:

(а) для воздушных судов с фиксированным крылом - с левой стороны воздушного судна, где он лучше всего виден пилоту; и

(б) для вертолетов - в точке, наиболее видимой для пилота.

5.1.2. Сигналы могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить их понимание.

5.1.3. Значение сигналов остается неизменным при использовании лопаток, светящихся жезлов или электрических фонариков.

5.1.4. Двигатели воздушных судов имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к воздушному судну или - слева направо с места пилота.

5.1.5. Сигналы, отмеченные звездочкой (*), предназначены для вертолетов в режиме висения.

5.1.6. Термин "жезл" включает также "покрытые флюоресцирующей на дневном свете краской лопатки или перчатки", предназначенные для использования в дневное время.

5.1.7. Термин "сигнальщик" включает также "диспетчера перрона".

5.1.8. Перед использованием следующих сигналов сигнальщик убеждается в том, что площадь, в пределах которой будет маневрировать воздушное судно, свободна от объектов, с которыми оно может столкнуться при движении.

1. Боковой сопровождающий/направляющий

Поднять правую руку с жезлом над головой вертикально, левой рукой с жезлом производить движения вниз по направлению к телу.

Примечание. Этот сигнал, подаваемый лицом, находящимся у законцовки крыла воздушного судна, указывает пилоту/диспетчеру перрона/руководителю буксировки воздушного судна хвостом вперед на возможность беспрепятственного движения воздушного судна на место стоянки/с места стоянки.

2. Указание посадочной галереи

Вытянутые вперед руки поднять над головой, держа жезлы вертикально.

3. Следовать к следующему сигнальщику или согласно указаниям диспетчера АДП/наземного движения

Обозначить обеими руками направление вверх; сместить вытянутые руки вперед в сторону относительно туловища и указать жезлами направление, где находится следующий сигнальщик или зона руления.

4. Двигаться вперед

Согнуть в локте вытянутые в стороны руки и производить движение жезлами вверх вниз в направлении от уровня груди к голове.

5 (а). Разворот влево (со стороны пилота)

При вытянутой правой руке с жезлом в сторону под углом 90 град. к туловищу левой рукой подать сигнал "Двигаться вперед".

Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота.

5 (b). Разворот вправо (со стороны пилота)

При вытянутой левой руке с жезлом в сторону под углом 90 град. к туловищу правой рукой подать сигнал "Двигаться вперед".

Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота.

6 (а). Обычная остановка

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90 град. к туловищу и медленно поднять их над головой до скрещивания жезлов.

6 (b). Немедленная остановка

Резко поднять руки над головой и скрестить жезлы.

7 (a). Включить тормоза

Поднять раскрытую ладонь немного выше уровня плеча. Убедившись в визуальном контакте с летным экипажем, сжать пальцы в кулак. Не двигаться до получения от летного экипажа подтверждения, сигнализируемого поднятием больших пальцев рук вверх.

7 (b). Отпустить тормоза

Поднять кисть руки со сжатыми в кулак пальцами немного выше уровня плеча. Убедившись в визуальном контакте с летным экипажем, разжать кулак. Не двигаться до получения от летного экипажа подтверждения, сигнализируемого поднятием больших пальцев рук вверх.

8 (a). Колодки установлены

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными друг к другу, резко сдвинуть жезлы до их касания. Убедиться в получении от летного экипажа подтверждения.

8 (b). Колодки убраны

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными наружу, резко раздвиньте жезлы. Не убирать колодки до получения от летного экипажа разрешения.

9. Запустить двигатель(и)

Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы и выполнить круговое движение этой рукой, при этом одновременно левой рукой, поднятой над головой, указать на запускаемый двигатель.

10. Выключить двигатели

Вытянуть руку с жезлом вперед на уровне плеча, выполнить движение кистью с жезлом до левого плеча, а затем до правого плеча поперек горла.

11. Уменьшить скорость

Опустить вытянутые руки вниз " похлопыванием", производя движение жезлами вверх - вниз от пояса к коленям.

12. Уменьшить обороты двигателя(ей) на указанной стороне

Руки опущены вниз, ладони обращены к земле; затем либо правой, либо левой рукой произвести движения вверх и вниз, для уменьшения оборотов двигателя(ей) на правой или левой стороне соответственно.

13. Двигаться назад

Держа руки перед туловищем на уровне пояса, вращать руками вперед. Для остановки движения назад используются сигналы 6 (a) или 6 (b).

14 (a). Развороты хвостом вправо при движении назад

Левая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой правой рукой производить повторяющиеся движения вперед до горизонтального положения, и назад в вертикальное положение.

14 (b). Развороты хвостом влево при движении назад

Правая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой левой рукой производят повторяющиеся движения вперед до горизонтального положения и назад - в вертикальное положение.

15. Утвердительный ответ/путь свободен

Левая рука опущена и прижата к колену. Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы или выставить кисть руки с поднятым вверх большим пальцем.

Примечание. Этот сигнал также используется в качестве технико-эксплуатационного сигнала.

16(*). Висение

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90 град. к туловищу.

17(*). Подняться выше

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90 град. к туловищу, ладонями вверх, и производить движение руками вверх.

Интенсивность движения рук указывает на скорость набора высоты.

18(*). Опуститься ниже

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90 град. к туловищу, ладонями вниз, и производить движение руками вниз.

Интенсивность движения рук указывает на скорость снижения.

19 (a)(*). Двигаться горизонтально влево (со стороны пилотов)

Вытянуть правую руку горизонтально под углом 90 град. к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.

19 (b)(*). Двигаться горизонтально вправо (со стороны пилотов)

Вытянуть левую руку горизонтально под углом 90 град. к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.

20(*). Приземлиться

Скрестить опущенные руки с жезлами спереди.

21. Пожар

Сделать правой рукой с жезлом веерообразное движение от плеча к колену, указывая левой рукой с жезлом место пожара.

22. Место ожидания/ждать сигнала

Вытянуть руки с жезлами вниз под углом 45 град. к туловищу. Сохранять такое положение до получения воздушным судном разрешения на выполнение следующего маневра.

23. Отправление воздушного судна

Выполнить стандартное приветствие правой рукой и/или жезлом в форме жеста "салют". Сохранять визуальный контакт с летным экипажем до начала руления.

24. Не трогать рычаги управления (техничко-эксплуатационный сигнал)

Левая рука опущена и прижата к колену. Поднять правую руку над головой, сжать пальцы в кулак или держать жезл в горизонтальном положении.

25. Включить аэродромное питание (техничко-эксплуатационный сигнал)

Поднять вытянутые руки над головой, держать ладонь левой руки горизонтально и выполнить движение пальцами кисти правой руки до касания открытой ладони левой руки, образуя букву "Т".

В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для обозначения буквы "Т" над головой.

26. Отключить аэродромное питание (техничко-эксплуатационный сигнал)

Держать вытянутые руки над головой, касаясь пальцами кисти правой руки горизонтально расположенной открытой ладони левой руки, образуя букву "Т", и выполнить движение правой кистью вниз от левой кисти. Не отключать аэродромное питание, пока не будет получено разрешение летного экипажа. В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для обозначения буквы "Т" над головой.

27. Отрицательный ответ (техничко-эксплуатационный сигнал)

Левая рука опущена вниз и прижата к колену. Держать правую руку, вытянутую в сторону на уровне плеча под углом 90 град. к туловищу, указывая направление вниз жезлом или большим пальцем кисти.

28. Установить связь по внутренней связи (техничко-эксплуатационный сигнал)

Вытянуть обе руки в стороны под углом 90 град. к туловищу и прижать ладони к ушам.

29. Открыть/закрыть трап (техничко-эксплуатационный сигнал)

При правой руке, опущенной вниз, и левой руке, поднятой над головой под углом 45 град. к туловищу, выполнить движение правой рукой в направление левого плеча.

Примечание. Этот сигнал предназначен главным образом для воздушных судов, оборудованных встроенными трапами в передней части.

5.2. Сигналы, подаваемые пилотом сигнальщику

5.2.1. Тормоза включены - рука с вытянутыми пальцами поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы сжимаются в кулак.

5.2.2. Тормоза отпущены - рука с пальцами, сжатыми в кулак, поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы разжимаются.

5.2.3. Установить колодки - развести руки ладонями наружу и скрестить их перед лицом.

5.2.4. Убрать колодки - скрещенные перед лицом руки ладонями наружу развести в стороны.

5.2.5. Готовность к запуску двигателя(ей) - разогнуть на руке соответствующее количество пальцев, обозначающих номер подлежащего запуску двигателя.

5.3. Техничко-эксплуатационные сигналы

5.3.1. Подаваемые руками сигналы используются только в том случае, когда технико-эксплуатационные сигналы нельзя подать по радиосвязи.

5.3.2. Сигнальщик убеждается в получении подтверждения от летного экипажа в отношении технико-эксплуатационных сигналов.

Примечание. Техничко-эксплуатационные сигналы включены в Приложении 1 к настоящим Правилам.

6. Стандартные сигналы, подаваемые руками в чрезвычайных ситуациях

Приведенные ниже сигналы руками приняты в качестве минимально необходимых для взаимодействия в чрезвычайных ситуациях между руководителем аварийной бригады ARFF/пожарными ARFF и летным и/или кабинным экипажем воздушного судна, с которым произошел инцидент. Для взаимодействия с летным экипажем в чрезвычайной ситуации сигналы руками должны подаваться персоналом ARFF с левой передней стороны воздушного судна.

Примечание. Для более эффективного взаимодействия с кабинным экипажем в чрезвычайной ситуации сигналы руками могут подаваться пожарными ARFF из других местоположений.

6.1. Команда "Эвакуация": на основе оценки внешней обстановки руководителем авиационной аварийно-спасательной и противопожарной бригады рекомендуется эвакуация - согнутая в локте рука вытянута вперед, кисть находится на уровне глаз. Согнутой рукой производятся движения назад. Другая рука вытянута вдоль туловища. Ночное время: то же самое с жезлами.

6.2. Команда "Стоп": рекомендуется прекратить эвакуацию. Прекратить движение воздушного судна или любые другие осуществляемые мероприятия -

руки подняты и перед головой скрещены в запястьях. Ночное время: то же самое с жезлами.

6.3. Чрезвычайная ситуация локализована: отсутствуют внешние признаки опасных условий или "отбой" - руки вытянуты в стороны и опущены под углом 45°. Руки одновременно сводятся до скрещивания в запястьях на уровне ниже пояса, а затем разводятся в стороны в начальное положение (сигнал арбитра в бейсболе "база в сохранности"). Ночное время: то же самое с жезлами.

6.4. Пожар - сделать правой рукой веерообразное движение от плеча к колену, одновременно указав левой рукой место пожара. Ночное время: то же самое с жезлами.

Приложение 2

ПЕРЕХВАТ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. Общие положения

1.1. Целью правил и процедур перехвата является обеспечение единообразия их применения и безопасности навигации гражданских воздушных судов.

1.2. Перехват гражданских воздушных судов предпринимается только в качестве крайней меры.

1.3. Перехват, в случае его осуществления, ограничивается опознаванием воздушного судна, если нет необходимости вывести его на запланированную линию пути или за пределы воздушного пространства государства, направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов или опасной зоны или приказать воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме.

1.4. Перехват гражданских воздушных судов не осуществляется в учебных целях.

1.5. В тех случаях, когда возможно установление радиосвязи, перехватываемому воздушному судну указывается направление полета и передается соответствующая информация.

1.6. В тех случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется произвести посадку на пролетаемой территории:

(а) указанный для посадки аэродром является пригодным для обеспечения безопасной посадки воздушного судна данного типа;

(б) окружающая местность пригодна для полета по кругу, захода на посадку и ухода на второй круг;

(с) перехватываемое воздушное судно имеет достаточный запас топлива для следования до указанного аэродрома;

(d) если перехватываемое воздушное судно является гражданским транспортным самолетом, длина ВПП указанного аэродрома, по крайней мере, эквивалентна длине ВПП, расположенной на высоте 2500 м относительно MSL, и прочность ее покрытия удовлетворяет требованиям, установленным для посадки данного воздушного судна; и

(e) данные об указанном аэродроме должным образом включены в AIP или сообщаются перехватываемому воздушному судну.

1.7. В тех случаях, когда перехватываемому воздушному судну указывается направление полета, предпринимаются меры к тому, чтобы воздушное судно не попало в условия, в которых видимость может быть ниже установленного минимума для полетов в ВМУ, и чтобы выполнение маневров, требуемых от перехватываемого воздушного судна, не увеличивало опасность в случае, если имеет место ухудшение летно-технических характеристик воздушного судна.

1.8. Когда от гражданского воздушного судна требуется произвести посадку на незнакомом аэродроме, ему предоставляется достаточное время для подготовки к посадке, учитывая исключительное право командира воздушного судна на принятие решения о возможности выполнения посадки на таком аэродроме с учетом конкретных условий посадки.

1.9. Вся информация по выполнению безопасного захода на посадку и посадки перехватываемому воздушному судну передается по радио.

1.10. При осуществлении перехвата используется имеющийся вторичный обзорный радиолокатор или ADS-B для опознавания гражданских воздушных судов.

1.11. Для устранения или уменьшения необходимости перехвата гражданских воздушных судов, а также устранения или уменьшения опасных последствий, связанных с перехватом:

(a) орган управления перехватом прилагает все усилия для опознавания любого воздушного судна, которое может быть гражданским воздушным судном, а также для передачи любых необходимых указаний или сведений таким воздушным судам через орган ОВД;

(b) между органом управления перехватом и органом ОВД устанавливается наиболее быстрая и надежная связь, а также порядок обмена информацией между собой о движении гражданских воздушных судов;

(c) зоны, запрещенные для полетов гражданских воздушных судов, и зоны, куда гражданские воздушные суда не допускаются без специального разрешения государства, должным образом указываются в AIP, включая указание об имеющихся ограничениях или условиях, при которых может применяться перехват. Такое разрешение в пределах территории Кыргызской Республики выдается органом ОВД или, когда это специально оговорено, органом гражданской авиации или соответствующим полномочным органом Кыргызской Республики. При установлении таких зон учитывается наличие наземных средств и бортовых систем, используемых гражданскими

воздушными судами, и обеспечивающих точность навигации и соблюдение установленных маршрутов в районе таких запретных или ограничительных зон;

(d) при необходимости в районе расположения запретных или ограничительных зон устанавливаются дополнительные навигационные средства;

(e) пилоты перехватывающего и перехватываемого воздушных судов, орган ОВД и орган управления перехватом каждый из них выполняет свои функции таким образом, чтобы обеспечить безопасность, согласованность и эффективность своих действий при осуществлении перехвата;

(f) все пилоты гражданских воздушных судов должным образом подготовлены и знают о своих действиях при перехвате и применяемых при этом сигналах, указанных в настоящих Правилах;

(g) персонал органа ОВД, полетный диспетчер или соответствующий наземный персонал эксплуатанта и командир гражданского воздушного судна должным образом подготовлены и знают правила и процедуры перехвата;

(h) правила и процедуры перехвата, а также перечень сигналов имеются на борту воздушного судна, а также на рабочих местах полетного диспетчера или соответствующего наземного персонала эксплуатанта и персонала органа ОВД;

(i) персонал органа ОВД должным образом подготовлены и знают о действиях, которые не следует предпринимать в соответствии с положениями главы 2 Авиационных правил Кыргызской Республики АПКР-11;

(j) командир перехватывающего воздушного судна должным образом подготовлен и знает об общих ограничениях, относящихся к летно-техническим характеристикам гражданских воздушных судов, и о вероятности того, что на борту перехваченного гражданского воздушного судна может возникнуть аварийная или чрезвычайная ситуация в связи с техническим состоянием воздушного судна или незаконным вмешательством;

(k) персонал органа управления перехватом и командиры воздушных судов при осуществлении перехвата имеют четкие и ясные указания в отношении маневров перехвата, указания направления полета перехватываемому воздушному судну, действий перехватываемых воздушных судов, применения сигналов "воздух - воздух", осуществления радиосвязи с перехватываемым воздушным судном и необходимости воздержания от применения оружия;

(l) орган управления перехватом и перехватывающее воздушное судно оснащены радиостанцией, обеспечивающей радиосвязь на аварийной частоте 121,5 МГц;

(m) орган управления перехватом по возможности обеспечен средствами вторичной обзорной радиолокации и/или ADS-B, позволяющими опознавать перехватываемые гражданские воздушные суда, а также быстрое распознавание любых аварийных или чрезвычайных ситуаций.

2. Маневрирование при перехвате

2.1. При разработке стандартного метода маневрирования для воздушных судов, перехватывающих гражданское воздушное судно, должным образом учитывается следующее:

- (a) летно-технические ограничения гражданских воздушных судов;
- (b) необходимость избегать полетов в такой близости к перехватываемому воздушному судну, при которой может возникнуть опасность столкновения; а также
- (c) необходимость избегать пересечения линии пути воздушного судна или выполнения любого другого маневра таким образом, что турбулентность в следе не создавала опасность перехватываемому воздушному судну;
- (d) необходимость предотвращения любой другой опасности для перехватываемого воздушного судна.

2.2. В целях исключения не требующихся при осуществлении перехвата маневров, которые могут совершаться перехватываемым воздушным судном, оборудованным системой БСПС, перехватывающее воздушное судно, оборудованное приемоответчиком ВОРЛ, отключает передачу информации о барометрической высоте в режиме "С" или в поле "АС" режима "S" в пределах расстояния, как минимум, 40 км (20 м. миль) от перехватываемого воздушного судна.

Примечание. Несмотря на отключение перехватывающим воздушным судном передачи информации о барометрической высоте, система БСПС продолжает выдавать консультативную информацию о воздушном движении.

2.3. Для визуального опознавания гражданского воздушного судна перехватывающим воздушным судам следует применять следующий метод маневрирования:

2.3.1. Фаза I:

(a) Перехватываемому воздушному судну следует приближаться к перехватываемому воздушному судну с хвостовой полусферы.

(b) Ведущее воздушное судно перехватывающего подразделения или одиночное перехватывающее воздушное судно, как правило, занимает позицию с левой стороны, выше и впереди перехватываемого воздушного судна, находясь в пределах поля зрения пилота перехватываемого воздушного судна, и первоначально на расстоянии не ближе 300 м от воздушного судна.

(c) Любому другому воздушному судну, участвующему в перехвате, следует находиться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, как правило, выше и сзади от него.

(d) После установления скорости и позиции воздушному судну следует, по мере необходимости, перейти к фазе II перехвата.

2.3.2. Фаза II:

(a) Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует сближаться с перехватываемым воздушным судном на той же высоте, но не ближе, чем необходимо для получения требуемой информации.

(b) Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует соблюдать осторожность для того, чтобы не вызвать у экипажа или пассажиров перехватываемого воздушного судна отрицательной или неадекватной реакции, учитывая, что маневры, перехватывающего воздушного судна, могут рассматриваться пассажирами и экипажами гражданских воздушных судов как угрожающие.

(c) Любому другому участвующему в перехвате воздушному судну следует находиться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна.

(d) После завершения опознавания перехватывающему воздушному судну следует выйти из района сближения с перехватываемым воздушным судном, как это предусмотрено в фазе III.

2.3.3. Фаза III:

(a) Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует отвернуть в сторону от перехватываемого воздушного судна в пологом пикировании.

(b) Любому другому участвующему в перехвате воздушному судну следует находиться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, а затем присоединиться к ведущему воздушному судну.

2.4. Указание направления полета

2.4.1. Если после выполнения маневров для опознавания воздушного судна имеется необходимость вмешательства в дальнейшее выполнение полета перехватываемого воздушного судна, ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует, как правило, занять позицию слева от перехватываемого воздушного судна, несколько выше и впереди него, для того чтобы позволить командиру перехватываемого воздушного судна видеть подаваемые сигналы.

2.4.2. Командир перехватывающего воздушного судна удостоверяется в том, что командир перехватываемого воздушного судна осведомлен о перехвате и подтверждает подаваемые сигналы. Если неоднократные попытки установить контакт с перехватываемым воздушным судном путем использования сигналов серии 1 Приложения 1 к настоящим Правилам оказываются безуспешными, используются другие методы подачи сигналов, включая в качестве крайней меры визуальный эффект, производимый с помощью форсажа, при условии

того, что при этом не создается никакой опасности для перехватываемого воздушного судна.

2.4.3. Если это диктуется метеорологическими условиями или рельефом местности перехватывающее воздушное судно или ведущее воздушное судно перехватывающего подразделения может находиться с правой стороны, выше и впереди перехватываемого воздушного судна. В этом случае командир перехватывающего воздушного судна принимает все меры к тому, чтобы его воздушное судно было видно в любое время командиру перехватываемого воздушного судна.

2.5. Действия перехватываемых воздушных судов

2.5.1. Воздушное судно, которое перехвачено другим воздушным судном, незамедлительно:

(а) следует указаниям перехватывающего воздушного судна согласно установленному значению сигнала и отвечая на него в соответствии с требованиями, содержащимися в Приложении 1 к настоящим Правилам;

(b) по мере возможности, сообщает органу ОВД;

(с) предпринимает меры по установлению радиосвязи с перехватывающим воздушным судном или органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое воздушное судно и указывая характер его полета, а если радиосвязь не установлена, то, по мере возможности, путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц;

(d) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ набирает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны органа ОВД;

(е) при наличии на борту оборудования ADS-B или ADS-C устанавливает соответствующий экстренный режим, когда предусматривается, если ему не даны другие указания со стороны органа ОВД.

2.5.2. Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат сигналам перехватывающего воздушного судна, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая действовать согласно сигналам перехватывающего воздушного судна.

2.5.3. Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, переданным по радио, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять полученные по радио указания перехватывающего воздушного судна.

3. Радиосвязь во время перехвата

3.1. Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем или обычном разговорном языке невозможно, предпринимаются меры к тому, чтобы передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования приведенных в таблице П2-1 фраз и произношений, передавая каждую фразу дважды.

Таблица П2-1

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами		
Фраза	Произно- шение (1)	Значение	Фраза	Произно- шение (1)	Значение
CALL SIGN	КОЛ САЙН	Прошу сообщить ваш позывной	CALL SIGN (call sign) (2)	КОЛ САЙН (позыв- ной)	Мой позывной (позывной)
FOLLOW	ФО-ЛОУ	Следуйте за мной	WILCO	ВИЛ-КО	Вас понял. Выполняю
DESCEND	ДИ-СЕНД	Снижайтесь, для выполнения посадки	CANNOT REPEAT	КЭН НОТ РИ-ПИТ	Выполнить не могу Повторите ваше указание
YOU LAND	Ю ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром	AM LOST	ЭМ ЛОСТ	Потерял ориентировку
PROCEED	ПРО-СИД	Следуйте своим курсом	MAYDAY	МЕЙДЕЙ	Терплю бедствие
			HIJACK (3)	ХАЙ-ДЖЕК	Захвачен
			LAND (place name)	ЛЭНД (наиме- нование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
			DESCEND	ДИ-СЕНД	Необходимо снизиться

1. Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые произносятся с ударением.

2. Требуемым позывным является позывной, который используется для установления радиосвязи с органом ОВД, и который соответствует опознавательным знакам воздушного судна, указанным в плане полета.

3. Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы "ХАЙ-ДЖЕК".

4. Сигналы "воздух - воздух"

4.1. Перехватывающее воздушное судно следит за любым подаваемым перехватываемым воздушным судном сигналом, указывающим на то, что последнее находится в аварийной ситуации.

Примечание. Сигналы, подаваемые перехватывающим и перехватываемым воздушными судами, оговорены в Приложении 1 к настоящим Правилам.

5. Радиосвязь с перехватываемым воздушным судном

5.1. При осуществлении перехвата орган управления перехватом и перехватывающее воздушное судно:

(а) предпринимает меры по установлению радиосвязи на общем языке с перехватываемым воздушным судном на аварийной частоте 121,5 МГц, используя, соответственно, позывные "УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕХВАТОМ", "ПЕРЕХВАТЧИК (позывной)" и "ПЕРЕХВАТЫВАЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО"; а

(б) при невозможности установления радиосвязи с перехватываемым воздушным судном принимает меры по ее восстановлению на такой другой частоте или частотах, которые могут быть определены органом ОВД, или установлению связи через органы ОВД.

6. Неприменение оружия

6.1. В целях исключения возможности создания угрозы жизни находящихся на борту людей или безопасности перехватываемого воздушного судна перехватывающее воздушное судно или орган управления перехватом при осуществлении перехвата принимает все меры к тому, чтобы не применять какие-либо пули или снаряды, включая трассирующие пули.

7. Взаимодействие между органом управления перехватом и органом ОВД

7.1. Орган управления перехватом и орган ОВД координируют свои действия между собой в течение осуществления перехвата воздушного судна с тем, чтобы орган ОВД был должным образом информирован об обстановке и о действиях, требуемых от перехватываемого воздушного судна.

Приложение 3

ТАБЛИЦЫ крейсерских эшелонов

1. При выполнении полетов выдерживаются следующие крейсерские эшелоны:

(а) в воздушном пространстве Кыргызской Республики, а также районах, где фут является основной единицей измерения абсолютной высоты и где в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями применяется минимум вертикального эшелонирования в 1000 футов (300 м) между эшелонами полета (ЭП) 290 и 410 включительно, за исключением тех случаев, когда при определенных условиях на основе региональных аэронавигационных соглашений предусматривается использование измененной таблицы крейсерских эшелонов, основанной на номинальном минимуме вертикального эшелонирования в 1000 футов (300 м) для воздушных судов, выполняющих полет в определенных частях воздушного пространства выше ЭП 410:

Таблица 1

Полет по ППП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
030	3000	900	040	4000	1200
050	5000	1500	060	6000	1850
070	7000	2150	080	8000	2450
090	9000	2750	100	10000	3050
110	11000	3350	120	12000	3650
130	13000	3950	140	14000	4250
150	15000	4550	160	16000	4900
170	17000	5200	180	18000	5500
190	19000	5800	200	20000	6100
210	21000	6400	220	22000	6700
230	23000	7000	240	24000	7300
250	25000	7600	260	26000	7900
270	27000	8250	280	28000	8550
290	29000	8850	300	30000	9150

310	31000	9450	320	32000	9750
330	33000	10050	340	34000	10350
350	35000	10650	360	36000	10950
370	37000	11300	380	38000	11600
390	39000	11900	400	40000	12200
410	41000	12500	430	43000	13100
450	45000	13700	470	47000	14350
490	49000	14950	510	51000	15550
и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.

Таблица 2

Полет по ПВП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
-	-	-	-	-	-
035	3500	1050	045	4500	1350
055	5500	1700	065	6500	2000
075	7500	2300	085	8500	2600
095	9500	2900	105	10500	3200
115	11500	3500	125	12500	3800
135	13500	4100	145	14500	4400
155	15500	4700	165	16500	5050
175	17500	5350	185	18500	5650
195	19500	5950	205	20500	6250
215	21500	6550	225	22500	6850
235	23500	7150	245	24500	7450
255	25500	7750	265	26500	8100
275	27500	8400	285	28500	8700

(b) в районах, где метр является основной единицей измерения абсолютной высоты, и где в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м между эшелонами 8900 м (или 8100 м) и 12500 м (или 12100 м) включительно, за исключением тех случаев, когда при определенных условиях на основе региональных аэронавигационных соглашений предусматривается использование измененной таблицы крейсерских эшелонов, основанной на номинальном минимуме вертикального эшелонирования в 1000 футов (300 м) для воздушных судов, выполняющих полет в определенных частях воздушного пространства выше ЭП 410:

Таблица 3

Полет по ППП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
Стандартная метрика	Эшелон		Стандартная метрика	Эшелон	
	Метры	Футы		Метры	Футы
0030	300	1000	0060	600	2000
0090	900	3000	0120	1200	3900
0150	1500	4900	0180	1800	5900
0210	2100	6900	0240	2400	7900
0270	2700	8900	0300	3000	9800
0330	3300	10800	0360	3600	11800
0390	3900	12800	0420	4200	13800
0450	4500	14800	0480	4800	15700
0510	5100	16700	0540	5400	17700
0570	5700	18700	0600	6000	19700
0630	6300	20700	0660	6600	21700
0690	6900	22600	0720	7200	23600
0750	7500	24600	0780	7800	25600
0810	8100	26600	0840	8400	27600
0890	8900	29100	0920	9200	30100
0950	9500	31100	0980	9800	32100

1010	10100	33100	1040	10400	34100
1070	10700	35100	1100	11000	36100
1130	11300	37100	1160	11600	38100
1190	11900	39100	1220	12200	40100
1250	12500	41100	1310	13100	43000
1370	13700	44900	1430	14300	46900
1490	14900	48900	1550	15500	50900
и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.

Таблица 4

Полет по ПВП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
Стандартная метрика	Эшелон		Стандартная метрика	Эшелон	
	Метры	Футы		Метры	Футы
-	-	-	-	-	-
0105	1050	3500	0135	1350	4400
0165	1650	5400	0195	1950	6400
0225	2250	7400	0255	2550	8400
0285	2850	9400	0315	3150	10300
0345	3450	11300	0375	3750	12300
0405	4050	13300	0435	4350	14300
0465	4650	15300	0495	4950	16200
0525	5250	17200	0555	5550	18200
0585	5850	19200	0615	6150	20200
0645	6450	21200	0675	6750	22100
0705	7050	23100	0735	7350	24100
0765	7650	25100	0795	7950	26100
0825	8250	27100	0855	8550	28100

(с) в других районах, где фут является основной единицей измерения абсолютной высоты, и где не применяется минимум вертикального эшелонирования в 1000 футов (300 м) между ЭП 290 и 410 включительно:

Таблица 5

Полет по ППП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
010	1000	300	020	2000	600
030	3000	900	040	4000	1200
050	5000	1500	060	6000	1850
070	7000	2150	080	8000	2450
090	9000	2750	100	10000	3050
110	11000	3350	120	12000	3650
130	13000	3950	140	14000	4250
150	15000	4550	160	16000	4900
170	17000	5200	180	18000	5500
190	19000	5800	200	20000	6100
210	21000	6400	220	22000	6700
230	23000	7000	240	24000	7300
250	25000	7600	260	26000	7900
270	27000	8250	280	28000	8550
290	29000	8850	310	31000	9450
330	33000	10050	350	35000	10650
370	37000	11300	390	39000	11900
410	41000	12500	430	43000	13100
450	45000	13700	470	47000	14350
490	49000	14950	510	51000	15550
и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.

Таблица 6

Полет по ПВП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
-	-	-	-	-	-
035	3500	1050	045	4500	1350
055	5500	1700	065	6500	2000
075	7500	2300	085	8500	2600
095	9500	2900	105	10500	3200
115	11500	3500	125	12500	3800
135	13500	4100	145	14500	4400
155	15500	4700	165	16500	5050
175	17500	5350	185	18500	5650
195	19500	5950	205	20500	6250
215	21500	6550	225	22500	6850
235	23500	7150	245	24500	7450
255	25500	7750	265	26500	8100
275	27500	8400	285	28500	8700
300	30000	9150	320	32000	9750
340	34000	10350	360	36000	10950
380	38000	11600	400	40000	12200
420	42000	12800	440	44000	13400
460	46000	14000	480	48000	14650
500	50000	15250	520	52000	15850
и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.

(d) в других районах, где метр является основной единицей измерений абсолютной высоты, и где не применяется минимум вертикального

эшелонирования в 300 м между эшелонами 8900 м (или 8100 м) и 12500 м (или 12100 м) включительно:

Таблица 7

Полет по ППП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
Стандартная метрика	Эшелон		Стандартная метрика	Эшелон	
	Метры	Футы		Метры	Футы
0030	300	1000	0060	600	2000
0090	900	3000	0120	1200	3900
0150	1500	4900	0180	1800	5900
0210	2100	6900	0240	2400	7900
0270	2700	8900	0300	3000	9800
0330	3300	10800	0360	3600	11800
0390	3900	12800	0420	4200	13800
0450	4500	14800	0480	4800	15700
0510	5100	16700	0540	5400	17700
0570	5700	18700	0600	6000	19700
0630	6300	20700	0660	6600	21700
0690	6900	22600	0720	7200	23600
0750	7500	24600	0780	7800	25600
0810	8100	26600	0840	8400	27600
0890	8900	29100	0950	9500	31100
1010	10100	33100	1070	10700	35100
1130	11300	37100	1190	11900	39100
1250	12500	41100	1310	13100	43000
1370	13700	44900	1430	14300	46900
1490	14900	48900	1550	15500	50900
и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.

Таблица 8

Полет по ПВП					
Линия пути					
От 000 до 179 град.			От 180 до 359 град.		
Стандартная метрика	Эшелон		Стандартная метрика	Эшелон	
	Метры	Футы		Метры	Футы
-	-	-	-	-	-
0105	1050	3500	135	1350	4400
0165	1650	5400	0195	1950	6400
0225	2250	7400	0255	2550	8400
0285	2850	9400	0315	3150	10300
0345	3450	11300	0375	3750	12300
0405	4050	13300	0435	4350	14300
0465	4650	15300	0495	4950	16200
0525	5250	17200	0555	5550	18200
0585	5850	19200	0615	6150	20200
0645	6450	21200	0675	6750	22100
0705	7050	23100	0735	7350	24100
0765	7650	25100	0795	7950	26100
0825	8250	27100	0855	8550	28100
0920	9200	30100	0980	9800	32100
1040	10400	34100	1100	11000	36100
1160	11600	38100	1220	12200	40100
1280	12800	42100	1370	13400	44000
1400	14000	46100	1460	14600	47900
1520	15200	49900	1580	15800	51900
и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.	и т.д.

Примечание 1. Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70 град. и в

дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом обслуживания воздушного движения, линии фактического пути относительно координатной сетки, определяемые с помощью сетки параллельных гринвичскому меридиану линий, нанесенных на карту с полярной стереографической проекцией, на которой направление на Северный полюс используется в качестве севера координатной сетки.

Примечание 2. На основании региональных аэронавигационных соглашений могут предписываться использование направлений от 90 до 269 град. и от 270 до 89 град., учитывающих доминирующее направление воздушного движения, с указанием соответствующего установленного порядка перехода.

2. В случаях, когда протяженность участка воздушной трассы не превышает 100 км (54 м. миль) или когда имеется целесообразность исключения частой смены эшелона полета из-за смены линии пути, а также с учетом доминирующего направления воздушного движения, для всей или большинства части воздушной трассы Кыргызской Республики может быть установлен или назначен органом управления воздушного движения один и тот же крейсерский эшелон полета с указанием соответствующего установленного порядка перехода.

3. В районе аэродрома и в зонах ожидания на территории Кыргызской Республики эшелон полета устанавливается или назначается органом управления воздушного движения независимо от линии пути.

4. Смена крейсерского эшелона полета осуществляется согласно плану полета и по согласованию с органом обслуживания воздушного движения таким образом, чтобы в точке, где происходит смена крейсерского эшелона полета, воздушное судно заняло требуемый крейсерский эшелон полета.

Приложение 4

БЕСПИЛОТНЫЕ НЕУПРАВЛЯЕМЫЕ АЭРОСТАТЫ

1. Классификация беспилотных неуправляемых аэростатов

1.1. Беспилотные неуправляемые аэростаты классифицируются следующим образом:

(а) легкий - беспилотный неуправляемый аэростат, который несет полезный груз в одной или более упаковках общей массой менее 4 кг, если в соответствии с любым из критериев в подпунктах (с) (2), (3) или (4) настоящего пункта, он не классифицируется как тяжелый; или

(б) средний - беспилотный неуправляемый аэростат, который несет полезный груз в двух или более упаковках общей массой 4 кг и более, но менее

6 кг, если в соответствии с любым из критериев в подпунктах (с) (2), (3) или (4) настоящего пункта он не классифицируется как тяжелый; или

(с) тяжелый - беспилотный неуправляемый аэростат, который:

(1) несет полезный груз общей массой 6 кг или более; или

(2) несет полезный груз, который включает упаковку массой 3 кг или более; или

(3) несет полезный груз, который включает упаковку массой 2 кг или более с удельной нагрузкой 13 г на квадратный сантиметр; или

(4) использует трос или другое устройство для подвешивания полезного груза, выдерживающее ударную нагрузку 230 Н или более для отделения подвешенного груза от аэростата.

Примечание 1. Удельная нагрузка, упоминаемая в п.1.1 (с) (3) настоящего Приложения, определяется путем деления общей массы упаковки полезного груза в граммах на площадь наименьшей поверхности в квадратных сантиметрах.

Примечание 2. См. рис. П4-1.

2. Общие эксплуатационные правила

2.1. Эксплуатация беспилотного неуправляемого аэростата не осуществляется без соответствующего разрешения органа ОВД государства, с территории которого производится его запуск.

2.2. Эксплуатация любого беспилотного неуправляемого аэростата, за исключением используемых только для метеорологических целей и эксплуатируемых согласно установленным правилам, не осуществляется без соответствующего разрешения органа ОВД. Такое разрешение получают перед запуском аэростата, если при подготовке полета ожидается, что аэростат может дрейфовать в воздушном пространстве над территорией другого государства. Такое разрешение может быть получено на серию полетов аэростатов или периодических специальных полетов, таких как полеты аэростатов с целью исследования атмосферы.

2.4. Беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется в соответствии с правилами государства регистрации и государства, над территорией которого предполагается полет.

2.5. Эксплуатация беспилотного неуправляемого аэростата осуществляется таким образом, чтобы при этом не создавать опасность для лиц или имущества, не имеющих отношения к данному полету, в результате столкновения с аэростатом, любой его частью или его полезным грузом.

2.6. Эксплуатация тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата не осуществляется над открытым морем без предварительного согласования с соответствующим полномочным органом.

3. Эксплуатационные ограничения и требования к оборудованию

3.1. Эксплуатация тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата без разрешения органа ОВД не осуществляется на барометрической высоте 18000 м (60000 фут) или ниже, на которой:

(а) имеются облака или другие затеняющие образования более 4 октанта;
или

(б) горизонтальная видимость составляет менее 8 км.

3.2. Тяжелый или средний беспилотный неуправляемый аэростат запускается таким образом, чтобы над густонаселенными районами или местами скопления людей, не имеющих отношения к полету, его полет проходил на высоте не ниже 300 м (1000 фут).

Рис. П4-1. Классификация беспилотных
неуправляемых аэростатов

Характеристики		Масса полезного груза (кг)						
			1	2	3	4	5	6 или более
Трос или другая подвеска 230 Н или более		Т	Т	Т	Т	Т	Т	Т
Отдельная упаковка полезного груза Расчет удельной нагрузки масса (г) ----- площадь наименьшей поверхности (кв. см)	Удельная нагрузка более 13 г/кв. см	Л	Л	Л				
	Удельная нагрузка менее 13 г/куб. см							
Общая масса (если подвеска или удельная нагрузка или масса отдельной упаковки не рассматривается каждая в отдельности)					Л	С	С	

Т - тяжелый;

Л - легкий;

С - средний.

3.3. Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется только в том случае, если:

(а) он имеет, по крайней мере, 2 устройства или системы для отсоединения в полете полезного груза, которые управляются автоматически или с помощью телекоманд и функционируют независимо друг от друга;

(б) в отношении полиэтиленовых аэростатов с нулевым давлением для завершения полета оболочки аэростата используются, по крайней мере, 2 способа, системы или устройства или же их комбинации, которые функционируют независимо друг от друга.

Примечание. Для аэростатов с избыточным давлением такие устройства не требуются, поскольку такие аэростаты поднимаются вверх после отсоединения полезного груза и взрываются, и нет необходимости в устройстве или системе для прокалывания аэростата. В данных условиях аэростат с избыточным давлением представляет собой простую нерасширяющуюся оболочку, способную выдерживать разницу давления, более высокого внутри, чем снаружи. Его наполняют газом так, чтобы в ночное время наименьшее давление газа все еще полностью раздувало оболочку. Такой аэростат с избыточным давлением по существу будет сохранять постоянную высоту до тех пор, пока из него не выйдет значительное количество газа;

(с) оболочка аэростата оснащена либо радиолокационным(и) отражающим(и) устройством(ами), либо радиолокационным отражающим материалом, обеспечивающими отражение радиолокационного сигнала на наземный радиолокатор, работающий в диапазоне частот от 200 до 2700 МГц, и/или аэростат оборудован другими аналогичными устройствами, которые обеспечивают оператору возможность непрерывно следить за ним за пределами радиуса действия наземного радиолокатора.

3.4. Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат не эксплуатируется в следующих условиях:

(а) в районе, где используется наземный приемоответчик ВОРЛ, если он не оборудован приемоответчиком вторичного обзорного радиолокатора, который способен передавать данные о барометрической высоте и непрерывно работает на назначенном коде или может, при необходимости, включаться станцией слежения; или

(б) в районе, где используется наземное оборудование ADS-B, если он не оборудован передатчиком ADS-B, который способен передавать данные о барометрической высоте и непрерывно работает или может, при необходимости, включаться станцией слежения.

3.5. Беспилотный неуправляемый аэростат с привязной антенной, для разрушения которой в любой точке требуется усилие в 230 Н или более, эксплуатируется при условии, что на антенне имеются цветные вымпелы или транспаранты, прикрепленные с интервалами не более 15 м.

3.6. Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат не эксплуатируется на барометрической высоте менее 18000 м (60000 фут) ночью, если аэростат и его принадлежности и полезный груз, независимо от того, отделяются ли они в полете, не оснащены огнями.

3.7. Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат, оснащенный подвесным устройством, за исключением ярко раскрашенного раскрытого парашюта, длиной более 15 м, не эксплуатируется днем ниже барометрической высоты 18000 м (60000 фут), если это подвесное устройство не окрашено чередующимися полосами хорошо различимых цветов или не оборудовано цветными вымпелами.

4. Завершение полета

4.1. Для завершения полета эксплуатант тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата приводит в действие соответствующие устройства, указанные в п.3.3 (а) и (b) настоящего Приложения:

(а) если становится известно, что погодные условия хуже предусмотренных для эксплуатации;

(b) если неисправность или любая другая причина представляет угрозу безопасности воздушного движения, лиц или имущества на земле; или

(с) перед входом в воздушное пространство над территорией другого государства, если разрешение на вход отсутствует.

5. Уведомление о полете

5.1. Уведомление перед полетом

5.1.1. Заблаговременное уведомление о предполагаемом полете беспилотного неуправляемого аэростата средней или тяжелой категории направляется органу ОВД не позднее, чем за 7 дней до даты предполагаемого полета.

5.1.2. По требованию органа ОВД в уведомление о предполагаемом полете включается следующая информация:

(а) обозначение полета аэростата или кодовое наименование работы (проекта);

(b) категория аэростата и описание;

(с) код ВОРЛ, адрес воздушного судна или частота NAV (ПРС), если они применяются;

(d) наименование эксплуатанта и номер его телефона;

(е) место запуска;

(f) расчетное время запуска или время начала и завершения запусков;

(g) количество запускаемых аэростатов и планируемый интервал между запусками при многократных запусках;

(h) предполагаемое направление подъема;

(i) крейсерский(ие) эшелон(ы) (барометрическая высота);

(j) расчетное пролетное время прохождения барометрической высоты 18000 м (60000 фут) или достижения крейсерского эшелона полета, если крейсерский эшелон 18000 м (эшелон полета 600 в воздушном пространстве, где установлена единица измерения высоты в футах), или ниже, и расчетное местонахождение. Если выполняются непрерывные запуски, то включаемое в уведомление время состоит из расчетного времени, в которое первый и последний в серии аэростат достигнет соответствующего эшелона.

Примечание. "122136Z-130330Z" - это пример указания в уведомлении расчетного времени, в которое первый и последний в серии аэростат достигнет соответствующего эшелона;

(k) расчетные дата и время завершения полета, а также предполагаемый район падения/обнаружения. Для аэростатов, выполняющих длительные полеты, в результате чего дату и время прекращения полета, а также место падения невозможно точно предопределить, используется термин "большая продолжительность". Если предполагается несколько мест падения/обнаружения, то указывается каждое место вместе с соответствующим расчетным временем падения. Для серии падений, следующих одно за другим, указывается расчетное время первого и последнего падений из этой серии.

Примечание. "070330Z-072300Z" - это пример указания расчетного времени первого и последнего падений при серии падений.

5.1.3. Любые изменения в уведомлении о предполагаемом полете направляются органу ОВД не позднее, чем за 6 часов до расчетного времени запуска или, в случае исследований солнечного или космического возмущений, включающих в себя критическое время, не позднее, чем за 30 мин. до расчетного времени начала полета.

5.2. Уведомление о запуске

5.2.1. Немедленно после запуска среднего или тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата эксплуатант представляет органу ОВД следующую информацию:

(a) обозначение полета аэростата;

(b) место запуска;

(c) фактическое время запуска;

(d) расчетное время прохождения барометрической высоты 18000 м (60000 фут) или расчетное время достижения крейсерского эшелона, если он находится на высоте 18000 м (60000 фут) или ниже, и расчетное местонахождение; и

(е) любые изменения в информации, предварительно сообщенной в отношении количества запускаемых аэростатов, планируемых интервалов между запусками при многократных запусках, а также предполагаемом направлении подъема.

5.3. Уведомление об отмене/окончании полетов

5.3.1. Эксплуатант немедленно уведомляет орган ОВД об окончании, а также отмене ранее запланированного полета среднего или тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата.

6. Регистрация местонахождения и донесения

6.1. Эксплуатант тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата, выполняющего полет на барометрической высоте 18000 м (60000 фут) или ниже, следит за траекторией полета аэростата и направляет донесения о местонахождении аэростата по просьбе ОВД. Если органы ОВД не требуют донесений о местонахождении аэростата через более короткие интервалы времени, то эксплуатант регистрирует его местонахождение каждые 2 часа.

6.2. Эксплуатант тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата, выполняющего полет выше барометрической высоты 18000 м (60000 фут), следит за ходом полета аэростата и направляет донесения о местонахождении аэростата по просьбе ОВД. Если ОВД не требует донесений о местонахождении аэростата через более короткие интервалы времени, то эксплуатант регистрирует его местонахождение каждые 24 часа.

6.3. Если местонахождение не может определяться, эксплуатант немедленно сообщает об этом органу ОВД. Это сообщение включает последнее зарегистрированное местонахождение. Если регистрация возобновляется, то об этом немедленно сообщается органу ОВД.

6.4. За 1 час до начала запланированного снижения тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата эксплуатант направляет органу ОВД следующую информацию об аэростате:

- (a) географическое местонахождение в данный момент;
- (b) эшелон (барометрическая высота) в данный момент;
- (c) ожидаемое время прохождения барометрической высоты 18000 м (60000 фут), если это имеет место;
- (d) ожидаемое время и место падения на землю.

Приложение 5

РАСЧЕТ МИНИМАЛЬНЫХ ВЫСОТ

1. Расчет абсолютной высоты для определения нижнего эшелона полета осуществляется по формуле:

(а) при измерении давления в миллиметрах ртутного столба (мм.рт.ст):

$$H_{\text{преп.}} + H_{\text{зап.}} - H_{\text{тем.}} + (760 - P_{\text{прив.}}) \times 11;$$

(b) при измерении давления в гектопаскалях (гПа):

$$H_{\text{преп.}} + H_{\text{зап.}} - H_{\text{тем.}} + (1013,2 - P_{\text{прив.}}) \times 8,25,$$

где:

(1) $H_{\text{зап.}}$ - установленный МОС;

(2) $H_{\text{преп.}}$ - абсолютная высота наивысшего препятствия в пределах установленной зоны учета препятствий на соответствующем участке маршрута/районе полета или аэродроме/районе аэродрома соответственно;

(3) $P_{\text{прив}}$ - минимальное атмосферное давление на уровне минимальной высоты на соответствующем участке маршрута/районе полета или на аэродроме/районе аэродрома соответственно, приведенное к среднему уровню моря, которое определяется с помощью следующей формулы:

(а) для полетов в районе аэродрома при измерении давления в миллиметрах ртутного столба:

$$\frac{H_{\text{аэр}}}{11} + P_{\text{аэр}};$$

(b) для полетов в районе аэродрома при измерении давления в гектопаскалях:

$$\frac{H_{\text{аэр}}}{8,25} + P_{\text{аэр}},$$

где:

$H_{\text{аэр}}$ - превышение используемого порога ВПП;

$P_{\text{прив}}$ - давление на уровне порога используемого ВПП.

(с) для полетов по маршруту/районе при измерении давления в миллиметрах ртутного столба:

$$\begin{aligned} & \text{Нпреп} + \text{Нзап} \\ & \text{-----} + P_{\text{мин}}; \end{aligned}$$

11

(d) для полетов по маршруту/районе при измерении давления в миллибарах:

$$\begin{aligned} & \text{Нпреп} + \text{Нзап} \\ & \text{-----} + P_{\text{мин}}, \end{aligned}$$

8,25

где:

$P_{\text{мин}}$ - минимальное атмосферное давление на уровне минимальной высоты на соответствующем участке маршрута/районе полета.

(4) $H_{\text{тем}}$ - температурная поправка, которая определяется с помощью навигационной линейки или следующей формулы:

$$H_{\text{тем}} = \frac{t_{\text{мин}} - 15}{300} \times (\text{Нпреп} + \text{Нзап}),$$

где:

$t_{\text{мин}}$ - минимальная температура на уровне минимальной высоты на соответствующем участке маршрута/районе полета или аэродроме/районе аэродрома соответственно. $t_{\text{мин}}$ при расчете высоты полета по аэродромному кругу/ТАА означает минимальную температуру, полученную, как правило, за последние 5 лет.

3. Расчет высоты полета по аэродромному кругу и ТАА осуществляется по формуле:

$$\text{Нпреп} + \text{Нзап} - H_{\text{тем}},$$

где:

$H_{\text{преп}}$ - абсолютная высота при применении QNH/относительная при применении QFE наивысшего препятствия в пределах установленной зоны учета препятствий.

3.1. Полученные в п.3 высоты округляются до следующей большей величины, кратной 50 м или 100 фут при измерении высоты в футах.

3.2. В случае, когда разница высот двух или более наивысших препятствий в районе аэродрома составляет более 100 м, район аэродрома может быть

разделен на сектора, и для каждого из которых устанавливается соответствующий ТАА.

Дополнение А

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ по действиям экипажа при бедствии

1. Если воздушное судно терпит, либо потерпело бедствие, командир воздушного судна принимает все меры к сохранению воздушного судна и жизни и здоровья людей, а также имущества, находящихся на его борту.

2. При вынужденной посадке пилот вплоть до приземления/приводнения имеет радиосвязь с наземными/морскими радиостанциями, а в перерывах между сообщениями оставляет в режиме передачи.

3. После вынужденной посадки экипаж принимает все меры к тому, чтобы:

(а) немедленно эвакуировать пассажиров из воздушного судна в соответствии с РЛЭ воздушного судна;

(b) отвести людей на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м от воздушного судна или его частей, которые могут вызвать пожар, взрыв или другие опасные последствия;

(с) оказать медицинскую помощь пострадавшим;

(d) определить свое местонахождение и обозначить его для облегчения обнаружения поисковыми службами;

(е) сообщить с помощью любых средств связи любому воздушному судну, службе поиска и спасания или любому лицу или организации о месте посадки и необходимой помощи;

(f) предотвратить любые опасные для жизни людей последствия вынужденной посадки с помощью имеющихся средств;

(g) принять решение оставаться на месте или покинуть место вынужденной посадки.

4. Остаться на месте вынужденной посадки следует в следующих случаях:

(а) сигнал бедствия или сообщение о месте посадки переданы;

(b) место посадки точно не определено;

(с) место посадки может быть легко обнаружено службами поиска и спасания.

5. Покинуть место вынужденной посадки следует в следующих случаях:

(а) место посадки и/или место следования известны;

(b) место посадки не может быть обнаружено;

(с) на месте посадки имеется непосредственная угроза жизни пассажиров или экипажа.

6. В случае вынужденной посадки на воду соблюдаются следующие условия:

(а) эвакуация с воздушного судна осуществляется в соответствии с РЛЭ воздушного судна после полной остановки воздушного судна по команде командира воздушного судна;

(б) спасательные жилеты надеваются и приводятся в действие после выхода из воздушного судна, если приведение в действие этих жилетов может исключить выход пассажира из воздушного судна по причине ограниченности размеров двери или аварийного люка воздушного судна;

(с) после посадки в плавсредство оно немедленно отводится от воздушного судна на безопасное расстояние, но не менее 100 м от воздушного судна;

(д) при использовании нескольких плотов, они по возможности связываются между собой фалами длиной от 8 до 10 м.

7. Если среди пассажиров имеются лица с медицинской подготовкой, эти лица привлекаются для оказания медицинской помощи пострадавшим.

Приложение 6

Беспилотные летательные аппараты

1. Классификация беспилотных летательных аппаратов

1.2 Беспилотные летательные аппараты классифицируются следующим образом:

а) по размерам:

- «микро» - беспилотный летательный аппарат массой до 10 кг, временем полета до 3 часов и высотой полета до 1000 метров;

- «спортивно – развлекательный» - беспилотный летательный аппарат, (авиамодель) временем полета до 2 часов и высотой полета до 300 метров;

- «мини» - беспилотный летательный аппарат массой до 50 кг, временем полета 4-9 часов и высотой полета до 5000 метров;

- «средний» - беспилотный летательный аппарат массой до 1000 кг, временем полета 10-20 часов и высотой полета до 10000 метров;

- «тяжелый» - беспилотный летательный аппарат массой более 1000 кг, временем полета – 24 часа и более, высотой полета до 20000 метров.

б) по назначению:

- разведывательные;

- целеуказательные;
- постановщики помех;
- дистанционного контроля и наблюдения (разведки);
- воздушной ретрансляции;
- многоцелевые;
- спортивно – развлекательные;
- ударные.

2. Общие эксплуатационные правила

2.1 Эксплуатация беспилотного летательного аппарата осуществляется в воздушном пространстве классов А, С и G на основании плана полетов воздушных судов и соответствующего разрешения органа ОВД государства.

2.2 Эксплуатация любого беспилотного летательного аппарата не осуществляется без соответствующего разрешения органа ОВД. Такое разрешение получают не менее, чем за 3 суток до начала полетов. Согласование выполнения полетов производится с органами национальной безопасности, местных исполнительных органов власти и уполномоченным органом в сфере обороны государства.

2.3 Полеты БПЛА над особо охраняемыми объектами согласовываются с органами национальной безопасности не менее, чем за 5 рабочих дней до начала таких полетов.

2.4 Эксплуатация беспилотного летательного аппарата осуществляется посредством установления временного и местного режимов, а также кратковременным ограничением в интересах пользователей воздушного пространства, организующих полеты БПЛА.

2.5 Эксплуатация беспилотного летательного аппарата спортивно-развлекательного класса осуществляется исключительно в воздушном пространстве класса G и на них не распространяются требования п. 2.2.

3. Эксплуатационные ограничения и требования к эксплуатанту.

3.1 Полеты БПЛА не должны производиться в районе аэродромов.

3.2 Полеты БПЛА должны производиться строго в соответствии с указанным рабочим планом полетов и получением подтверждения от органа ОВД о введении ограничений в районе выполнения полетов БПЛА.

3.3 По требованию органа ОВД оператор БПЛА передает следующую информацию:

- фактическое место полета БПЛА, высоту, направление полета;
- категорию БПЛА и его описание;
- наименование эксплуатанта и номера его телефонов;
- место запуска;
- расчетное время начала и завершения полета;
- количество запускаемых БПЛА и планируемый интервал между запусками.

3.4 Любые изменения в планируемом полете БПЛА сообщается органу ОВД не позднее, чем за 6 часов до расчетного времени запуска.

3.5 Немедленно после запуска беспилотного летательного аппарата эксплуатант представляет органу ОВД следующую информацию:

- обозначение полета БПЛА;
- место запуска;
- фактическое время запуска;
- расчетное время прохождения указанной высоты полета согласно плана полета или расчетное время достижения крейсерского эшелона, если он находится на высоте 18000 м (60000 футов) или ниже, и расчетное местонахождение, а также направление полета.

3.6 Эксплуатант немедленно уведомляет орган ОВД об окончании полета БПЛА, а также об отмене ранее запланированного полета БПЛА.

3.7 При эксплуатации беспилотного летательного аппарата спортивно-развлекательного класса на них не распространяются требования п.3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 3,6