



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2026-ч 08-июнь № 13-21-5

Бишкек ш.
г.Бишкек

**Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерин
«КРАЭ-2. Учуу эрежелери» бекитүү жөнүндө**

Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин 2023-жылдын 3-мартындагы №115 «Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетинин айрым ченем чыгаруу укуктарын мамлекеттик органдарга жана жергиликтүү өз алдынча башкаруунун аткаруу органдарына өткөрүп берүү жөнүндө» токтомуна ылайык, ошондой эле Эл аралык жарандык авиация уюмунун (ИКАО) Стандарттары жана Сунушталган практикасы менен максималдуу түрдө бирдейликти камсыз кылуу максатында, **буйрук кылам:**

1. Тиркемеге ылайык, Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелери «КРАЭ-2. Учуу эрежелери» мамлекеттик жана расмий тилдерде бекитилсин.

2. Кыргыз Республикасынын Министрлер Кабинетине караштуу Жарандык авиация мамлекеттик агенттиги:

– ушул буйрукту аткарууга кабыл алсын;
– ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде, каттоодон өткөн күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде «Эркин Тоо» газетасына жарыяласын;

– күчүнө кирген күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде Кыргыз Республикасынын ченемдик-укуктук актыларынын мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн ушул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде кагаз жана электрондук түрдө Кыргыз Республикасынын Юстиция министрлигине, ошондой эле Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына маалымат үчүн жөнөтүлсүн.

3. Кызыкдар министрликтер, ведомстволор, жарандык авиация уюмдары жана окуу борборлору ушул буйруктун 1-пункту менен бекитилген Кыргыз Республикасынын «КРАЭ-2. Учуу эрежелери» Авиациялык эрежелерин аткарууга алышсын.

4. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигине Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин 2016-жылдын 27-январындагы № 1 «Кыргыз Республикасынын «2-КРАЭ. Учуу эрежелери» авиациялык эрежелерин бекитүү жөнүндө» буйругунун 1-пунктунун үчүнчү абзацы күчүн жоготту деп таануу сунушталсын.

5. Бул буйруктун аткарылышын көзөмөлдөө укуктук камсыздоо бөлүмүнө жүктөлсүн.

6. Бул буйрук расмий жарыяланган күндөн тартып жети күн өткөндөн кийин күчүнө кирет.

Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-2. Правила полетов»

В соответствии с постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Кабинета Министров Кыргызской Республики государственным органам и исполнительным органам местного самоуправления» от 3 марта 2023 года № 115, а также в целях обеспечения максимального единообразия со Стандартами и Рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), **приказываю:**

1. Утвердить Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-2 Правила полетов» на государственном и официальном языках согласно приложению.

2. Государственному агентству гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- принять к исполнению настоящий приказ;
- опубликовать настоящий приказ на государственном и официальном языках в газете «Эркин Тоо» в течение трех рабочих дней со дня регистрации;

- в течение трех рабочих дней со дня официального опубликования направить копию настоящего приказа на государственном и официальном языках, на бумажном и электронном носителях с указанием информации об источнике его опубликования в Министерство юстиции Кыргызской Республики для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Кыргызской Республики, а также в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации в течение трех рабочих дней со дня вступления в силу

3. Заинтересованным министерствам, ведомствам, организациям гражданской авиации и учебным центрам принять к исполнению

Авиационные правила Кыргызской Республики «АПКР-2 Правила полетов», утвержденные пунктом 1 настоящего приказа.

4. Рекомендовать Министерству транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики признать утратившим силу абзац третий пункта 1 приказа Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики «Об утверждении Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-2. Правила полетов» от 27 января 2016 года № 1.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на отдел правового обеспечения.

6. Настоящий приказ вступает в силу по истечении семи дней со дня его официального опубликования.

Директор



Д.К. Бостонов

Приложение к приказу Государственного
агентства гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики
№32 от «28» сентября 2026 года



Авиационные правила Кыргызской Республики

«АПКР-2 Правила полетов»

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1. Общие положения и определения	5
§ 1. Общие положения.....	5
§ 2. Определения.....	6
Глава 2. Применение.....	25
§ 1. Территориальная сфера действия правил полетов.....	25
§ 2. Соблюдение правил полетов	26
§ 3. Ответственность за соблюдение правил полетов.....	26
§ 4. Полномочия командира воздушного судна	26
§ 5. Связанное с риском употребление психоактивных веществ	27
Глава 3. Общие правила	27
§ 1. Защита людей и имущества	27
§ 2. Предотвращение столкновений.....	29
§ 3. Порядок действия на воде для предотвращения столкновений	33
§ 4. Планы полета.....	34
§ 5. Сигналы	37
§ 6. Время.....	37
§ 7. Диспетчерское обслуживание воздушного движения.....	37
§ 8. Незаконное вмешательство	43
§ 9. Перехват.....	44
§ 10. Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ	44
Глава 4. Правила визуальных полетов.....	45
Глава 5. Правила полетов по приборам	47
§ 1. Правила, применимые ко всем полетам по ППП	47
§ 2. Полеты по ППП в пределах контролируемого воздушного пространства.....	48
§ 3. Полеты по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства.....	48
Глава 6. Правила выполнения полётов беспилотных летательных аппаратов.....	49
§1. Общие положения.....	49
§2. Ответственность за выполнение полёта.....	49
§3. Классификация полётов БПЛА	50

§4. Правила предотвращения столкновений.....	51
§5. Минимальные условия выполнения полётов.....	51
§6. Полёты за пределами прямой визуальной видимости и автоматизированные (автономные) полёты БПЛА	52
§7. Использование воздушного пространства	52
§8. Взаимодействие с органами обслуживания воздушного движения...	54
§9. Действия при нештатных и аварийных ситуациях	54
§10. Особые случаи выполнения полётов БПЛА	55
§11. Нарушения и ответственность.....	55
Приложение 1. Сигналы	56
Приложение 2. Перехват гражданских воздушных судов	76
Приложение 3. Таблицы крейсерских эшелонов	83
Приложение 4. Беспилотные неуправляемые аэростаты.....	87
Приложение 5. Незаконное вмешательство	94

Глава 1. Общие положения и определения

§ 1. Общие положения

1. Настоящие Правила разработаны в соответствии с требованиями подпункта 9 пункта 1, статьи 10 Воздушного кодекса Кыргызской Республики. При разработке настоящих Правил в качестве основных документов ИКАО использованы:

1) Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Правила полетов», издание 11-е, вступившее в силу 28.11.2024 включающее поправку 48;

2) документ ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов» (PANS-OPS, Doc 8168), Том I «Правила производства полетов», издание 6-е, вступившее в силу с 08.11.2018 г., включающее поправку 11;

3) документ ИКАО «Правила аэронавигационного обслуживания. Производство полетов воздушных судов» (PANS-OPS, Doc 8168), Том II «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам», издание 7-е, вступившее в силу с 05.11.2020 г., включающее поправку 10;

4) документ ИКАО «Дополнительные региональные правила. Правила полетов и обслуживание воздушного движения» (Doc 7030), издание 5-е, 2008 г., включающее поправку 9;

5) документ ИКАО «Руководство по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно» (Doc 9574), издание 3-е, 2012 г.;

6) документ ИКАО «Руководство по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения», издание 2-е, 1999 г.

2. Правила, содержащиеся в указанных в п. 1 документах ИКАО и не включенные в настоящие Правила, могут применяться в Кыргызской Республике 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.

3. Использование воздушного пространства Кыргызской Республики осуществляется в соответствии с «Инструкцией о порядке использования воздушного пространства Кыргызской Республики», утвержденной приказом Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики от 03 сентября 2025 года № 09-329.

4. При внесении любых изменений в настоящие Правила, а также в документы, разработанные в целях реализации данных Правил, подлежит обязательному применению процедура управления изменениями (management of change). Процедура управления изменениями должна

обеспечивать выявление опасностей, оценку и снижение рисков до приемлемого уровня до ввода изменений в действие.

§ 2. Определения

Примечание. В настоящих Правилах термин «обслуживание» означает выполнение функциональных обязанностей по предоставлению услуг, а термин «орган» используется для обозначения коллектива работников, осуществляющих обслуживание.

5. Термины и определения, используемые в настоящих Правилах.

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

Абсолютная высота перехода. Абсолютная высота, на которой или ниже которой положение воздушного судна в вертикальной плоскости дается в величинах абсолютной высоты.

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.

Примечание. Аббревиатура RR обозначает определение, взятое из Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ) (см. Справочник ИКАО по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации с изложением утвержденной политики ИКАО (Doc 9718)).

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

Аварийное (контингентное) завершение полёта. Прекращение полёта беспилотного летательного аппарата при возникновении аварийной или нештатной ситуации с приоритетом обеспечения безопасности полётов.

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.

Автоматизированные полёты. Полёты беспилотного летательного аппарата, при которых отдельные функции управления полётом выполняются автоматизированными системами в соответствии с заранее заданными параметрами, при сохранении возможности вмешательства оператора (внешнего пилота) и принятия им решений в процессе выполнения полёта.

Автономные полёты. Полёты беспилотного летательного аппарата, при которых управление полётом и принятие решений осуществляется бортовыми системами без непосредственного участия оператора (внешнего пилота) в процессе выполнения полёта, на основе заранее заданной логики и алгоритмов.

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 диспетчерское обслуживание. Диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Аэродромный диспетчерский пункт. Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания аэродромного движения.

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

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 изложенными в Приложении 4 техническими требованиями.

Беспилотный летательный аппарат (БПЛА). Летательный аппарат, выполняющий полёт без пилота (экипажа) на борту, управляемый оператором дистанционно или автоматически по заданной программе либо сочетанием указанных способов.

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

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

Примечание 1. Эти два расстояния имеют различные значения в воздухе с заданным коэффициентом поглощения, причем последнее б) зависит от освещенности фона. Первое а) характеризуется метеорологической оптической дальностью видимости (MOR).

Примечание 2. Данное определение применяется к наблюдениям за видимостью, указываемой в местных регулярных и специальных сводках, наблюдениям за преобладающей и минимальной видимостью, указываемой в сводках METAR и SPECI, и к наблюдениям за приземной видимостью.

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.

Примечание. Установленные минимумы содержатся в главе 4.

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.

Внешний пилот. Лицо, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета БПЛА и которое манипулирует соответствующими органами управления полетом в течение времени полета.

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.

Временные и (или) пространственные интервалы. Минимальные интервалы разделения между воздушными судами, применяемые во времени и (или) в пространстве с учетом воздушной обстановки, условий эксплуатации и уровня риска в целях предотвращения столкновений.

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

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 18,5 км (10,0 м. мили) составляет более 900 м (3000 фут).

Государственная авиация. Авиация, находящаяся в ведении уполномоченного государственного органа Кыргызской Республики и используемая для осуществления государственной деятельности в целях национальной и экономической безопасности государства, защиты суверенитета, обороны, безопасности населения, охраны конституционного строя, общественного порядка и борьбы с преступностью.

Гражданская авиация. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики.

Гражданская авиация подразделяется на коммерческую авиацию и авиацию общего назначения (некоммерческую). Коммерческая авиация

используется в коммерческих целях (за плату и по найму) для перевозки пассажиров, груза, багажа, почты и выполнения авиационных работ. Авиация общего назначения используется в некоммерческих целях для удовлетворения личных потребностей физических и юридических лиц.

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

Демонстрационный полёт. Полёт, выполняемый в целях подтверждения эксплуатационных возможностей эксплуатанта и (или) беспилотного летательного аппарата, а также способности безопасно выполнять заявленные виды операций в установленных условиях.

День. Период времени между концом утренних гражданских сумерек и началом вечерних гражданских сумерек и или иной такой период между восходом и заходом солнца, который может быть установлен соответствующим полномочным органом.

Примечание. Гражданские сумерки начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта, и заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 6° ниже горизонта.

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

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

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

Диспетчерское обслуживание воздушного движения; управление воздушным движением (УВД). Обслуживание, предоставляемое в целях:

- 1) предотвращения столкновений:
 - а) между воздушными судами и
 - б) воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования и
- 2) ускорения и регулирования воздушного движения.

Диспетчерское обслуживание подхода. Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов, прибывающих или вылетающих воздушных судов.

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

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.

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, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна, и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования. 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;

б) *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;

в) *запасной аэродром на маршруте при полетах ETOPS.* Подходящий запасной аэродром, на который воздушное судно может произвести посадку после выключения двигателя или в случае возникновения любых других особых или аварийных условий при выполнении ETOPS по маршруту;

г) *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.

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 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.

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.

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.

Использование воздушного пространства. Деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

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

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

Командно-управляющая связь (C2-link). Линия связи между беспилотным летательным аппаратом и пунктом управления, обеспечивающая передачу команд управления и получение информации о состоянии полёта, необходимой для безопасного выполнения и завершения полёта.

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.

Консервативные меры. Превентивные действия оператора/внешнего пилота беспилотного летательного аппарата, принимаемые при возникновении неопределённости в воздушной обстановке или повышенного уровня риска и направленные на предотвращение опасного сближения и снижение вероятности столкновения, включая изменение траектории или высоты полёта, увеличение временных и (или) пространственных интервалов либо прекращение полёта.

Контрактное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-C). Вид наблюдения, с помощью которого будет осуществляться обмен информацией об условиях соглашения ADS-C между наземной системой и воздушным судном по линии передачи данных с указанием условий, при которых инициируется передача донесений ADS-C, и данных, которые будут содержаться в этих донесениях.

Примечание. Сокращенный термин «контрактное ADS» обычно используется для обозначения режима нерегулярного контрактного ADS, режима контрактного ADS по запросу, режима периодического контрактного ADS или экстренного режима.

Контролируемое воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание в соответствии с классификацией воздушного пространства.

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

Контролируемый аэродром. Аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

Примечание. Термин «контролируемый аэродром» означает, что на данном аэродроме обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения, 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.

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.

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 С2. Линия передачи данных между БПЛА и пунктом дистанционного пилотирования в целях управления полетом.

Маршрут ОВД. Установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения.

Примечание 1. Термин «маршрут ОВД» используется для обозначения в соответствующих случаях воздушной трассы, контролируемого или неконтролируемого маршрута, маршрута прибытия

или вылета и т.п.

Примечание 2. Маршрут ОВД определяется маршрутными техническими требованиями, которые включают индекс 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 соответствующего полномочного органа ОВД, самую нижнюю безопасную абсолютную 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 аэродромного диспетчерского пункта.

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

Минимальная абсолютная высота в секторе (MSA). Наименьшая абсолютная/относительная высота, которая может быть использована, и которая будет обеспечивать минимальный запас высоты 300 м (1000 фут) над всеми объектами, находящимися в секторе круга радиусом 46 км (25 миль), в центре которого расположена основная точка, контрольная точка аэродрома (ARP) или контрольная точка вертодрома (HRP).

Минимальная абсолютная высота полета в зоне (AMA). Минимальная абсолютная/относительная высота, подлежащая использованию в приборных метеорологических условиях (ПМУ) и обеспечивающая минимальный запас высоты над препятствиями в пределах установленной зоны, обычно определяемой параллелями и меридианами.

Минимальная абсолютная высота пролета препятствий (MOCA). Минимальная абсолютная высота полета на определенном участке, которая обеспечивает необходимый запас высоты над препятствиями.

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

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 приборам 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 1. Одно воздушное судно может рассматриваться одновременно как «неопознанное воздушное судно» одним органом, так и как «отклонившееся от курса воздушное судно» другим органом.

Примечание 2. 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.

Ночь. Период времени между концом вечерних гражданских сумерек и началом утренних гражданских сумерек или иной такой период между заходом и восходом солнца, который может быть установлен соответствующим полномочным органом.

Примечание. Гражданские сумерки заканчиваются вечером, когда центр солнечного диска находится на 60° ниже горизонта, и начинаются утром, когда центр солнечного диска находится на 60° ниже горизонта.

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.

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

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

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

в) 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.

Обнаружение и предотвращение. Способность видеть,

воспринимать или обнаруживать находящиеся поблизости воздушные суда или другие опасности и предпринимать надлежащие действия.

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

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 площади аэродрома, на котором имели место столкновения или имеется опасность столкновений или несанкционированных выездов на ВПП и на котором пилотам/водителям необходимо проявлять повышенное внимание.

Оператор БПЛА - лицо, ответственное за выполнение конкретной операции БПЛА и обеспечивающее её безопасное выполнение в соответствии с установленными требованиями.

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.

Орган гражданской авиации (ОГА). Уполномоченный Кабинетом Министров Кыргызской Республики государственный орган, реализующий государственную политику, регулирование и надзор в области гражданской авиации Кыргызской Республики в целях обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Органом гражданской авиации в Кыргызской Республике является Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.

Орган обслуживания воздушного движения (орган ОВД). Функциональное подразделение поставщика аэронавигационного обслуживания, которое непосредственно обеспечивает один или несколько видов обслуживания воздушного движения:

- диспетчерское обслуживание (орган УВД);
- полетно-информационное обслуживание (центр полетной информации - ЦПИ);
- аварийное оповещение;
- а также может выполнять функции пункта сбора донесений.

Орган управления воздушным движением (орган УВД). Орган ОВД, обеспечивающий диспетчерское обслуживание. К органам УВД относятся:

- районный диспетчерский центр;
- диспетчерский пункт подхода;
- аэродромный диспетчерский пункт.

Организация воздушного движения. Динамичное и интегрированное управление воздушным движением и воздушным пространством, включая обслуживание воздушного движения, управление воздушным пространством и управление потоками воздушного движения, обеспечивающее безопасное, упорядоченное и эффективное движение воздушных судов.

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.

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.

Примечание 1. Перед термином «план полета» могут употребляться слова «предварительный», «представленный», «текущий» или «рабочий» для обозначения условий и различных этапов полета.

Примечание 2. Когда перед этим термином употребляется слово «сообщение», это обозначает содержание и формат передаваемых данных плана полета.

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

Полёт в пределах прямой видимости (VLOS) – означает тип работы БПЛА, при котором оператор/внешний пилот БПЛА может поддерживать непрерывный визуальный контакт без посторонней помощи с БПЛА, что позволяет оператору/внешнему пилоту контролировать траекторию полёта БПЛА по отношению к другим летательным аппаратам, людям и препятствиям с целью предотвращения столкновений.

Полёт вне прямой видимости (BVLOS) – означает тип операций БПЛА, которая не выполняется в VLOS.

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 вправо 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.

Полет по ПВП. Полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов.

Полет по ППП. Полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам.

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

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

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.

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 диспетчерского обслуживания 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 (FPL или eFPL). Последний план полета, представленный пилотом, эксплуатантом или его уполномоченным представителем для использования органами ОВД.

Примечание. FPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с использованием авиационной фиксированной службы, в то время как eFPL означает представленный план полета, обмен которым осуществляется с использованием служб FF-ICE. eFPL позволяет осуществлять обмен дополнительной информацией, которая не содержится в FPL.

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 визуальных метеорологических условий (ВМУ).

Примечание. Установленные минимумы для визуальных метеорологических условий содержатся в главе 4.

Приоритет использования воздушного пространства (ИВП) - установленное законодательством и правилами полётов преимущественное право отдельных категорий воздушных судов и видов полётов на использование воздушного пространства, при котором другие пользователи воздушного пространства обязаны принимать меры по предотвращению конфликтов и обеспечению безопасного разделения.

Психоактивное вещество. Вещество, которое влияет на функционирование центральной нервной системы и приводит к изменению психического состояния, вплоть до измененного состояния сознания, включающее в себя вещества из национальных списков наркотических средств, психотропных веществ и прекурсоров, подлежащих контролю в Кыргызской Республике (алкоголь, опиоиды, каннабиноиды, седативные средства и гипнотические препараты, кокаин, другие психостимуляторы, галлюциногены и летучие растворители; табак и кофеин исключены).

Пункт дистанционного пилотирования. Элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для пилотирования БПЛА.

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 обслуживания воздушного движения 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).

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.

Радиотелефония. Вид радиосвязи, предназначенный главным образом для обмена информацией в речевой форме.

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

Районное диспетчерское обслуживание. Диспетчерское обслуживание контролируемых полетов в диспетчерских районах.

Районный диспетчерский центр. Орган, предназначенный для обеспечения диспетчерского обслуживания контролируемых полетов в диспетчерских районах, находящихся под его юрисдикцией.

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.

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.

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

в) *Скоростная рулежная дорожка.* Рулежная дорожка, соединенная с ВПП под острым углом и позволяющая выполнившим 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 37 км/ч (20 уз.).

Примечание. Фактическая относительная высота может варьироваться, и некоторым вертолетам может потребоваться 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:

а) представляет прямую опасность для употребляющего их человека

или ставит под угрозу жизнь, здоровье и благополучие других людей и/или
б) 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 управления воздушным движением с использованием линии передачи данных.

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

Сертификат эксплуатанта БПЛА. Документ, подтверждающий право на выполнение операций БПЛА в соответствии с установленными требованиями к безопасности полётов.

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

Собственник БПЛА - физическое или юридическое лицо, которому выдано свидетельство о постановке на учёт БПЛА в Органе гражданской авиации в установленном порядке.

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 ОВД. Назначенный государством соответствующий полномочный орган, на который возложена ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства.

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

Схема захода на посадку по приборам (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 на маршруте. Схемы захода на посадку по приборам классифицируются следующим образом:

а) *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). CDFА с консультативным наведением VNAV по расчетам, выполненным бортовым оборудованием, считаются трехмерными (3D) заходами на посадку по приборам. CDFА с неавтоматизированным расчетом требуемой вертикальной скорости снижения считаются двухмерными (2D) заходами на посадку по приборам. Дополнительная информация, касающаяся CDFА, содержится в части II тома I PANS-OPS (Doc 8168);

б) *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;

в) *схема точного захода на посадку (PA)*. 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.

Примечание. Типы заходов на посадку по приборам указаны в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-6, часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов».

Текущий план полета (CPL). План полета, который отражает возможные изменения в представленном плане полета, обусловленные последующими диспетчерскими разрешениями АТС.

Точка переключения (COP). 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.

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

Уровень. 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.

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

Центр полетной информации. Орган ОВД, 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.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Примечание. В контексте БПЛА эксплуатация воздушного судна включает использование дистанционно пилотируемой авиационной системы.

Эшелон полета. Поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 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 QFE будет показывать относительную высоту над опорной точкой QFE;
- в) при установке на давление 1013,2 гПа может использоваться для указания эшелонов полета.

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

Глава 2. Применение

§ 1. Территориальная сфера действия правил полетов

6. Настоящие Правила распространяются на все воздушные суда, зарегистрированные в органе гражданской авиации Кыргызской Республики, 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.

Примечание. Настоящие Правила применяются без исключения при полетах над открытым морем.

7. При полете над открытым морем «соответствующий полномочный орган ОВД» — это полномочный орган того государства, которое в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением приняло на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в данном районе.

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

§ 2. Соблюдение правил полетов

8. Управление воздушным судном как в полете, так и на рабочей площади осуществляется в соответствии с общими правилами, а в полете, кроме того, в соответствии с:

- а) правилами визуальных полетов или
- б) правилами полетов по приборам.

Примечание 1. Информация относительно обслуживания, предоставляемого воздушным судам, выполняющим полеты как по правилам визуального полета, так и по правилам полета по приборам в воздушном пространстве ОВД семи классов, содержится в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-11. Обслуживание воздушного движения», утвержденных приказом Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики от 27 января 2016 года № 1.

Примечание 2. Полет по правилам полетов по приборам в визуальных метеорологических условиях может выполняться либо по решению пилота, либо по распоряжению соответствующего полномочного органа ОВД.

§ 3. Ответственность за соблюдение правил полетов

9. 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, делающих это абсолютно необходимым в интересах безопасности. О любых таких действиях командир воздушного судна по возможности немедленно сообщает органу ОВД и эксплуатанту воздушного судна.

10. 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 тщательное 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.

§ 4. Полномочия командира воздушного судна

11. Командир воздушного судна при исполнении своих обязанностей обладает конечными полномочиями распоряжаться воздушным судном в

соответствии с 15 главой Воздушного Кодекса Кыргызской Республики от 6 августа 2015 года № 218.

§ 5. Связанное с риском употребление психоактивных веществ

12. 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.

Глава 3. Общие правила

§ 1. Защита людей и имущества

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

14. 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 вне помещений на такой высоте, которая не обеспечивает при возникновении чрезвычайных обстоятельств выполнение посадки, не подвергающей чрезмерной опасности людей или имущество на земле.

Примечание. В отношении минимальных высот для полетов по ПВП см. п. 102, а в отношении минимальных эшелонов для полетов по ППП см. п. 108.

15. 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 высоты перехода;

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

Примечание. Система эшелонирования предписывается в «Правилах аэронавигационного обслуживания. Производство полетов» (Doc 8168).

16. 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 соответствующего органа ОВД.

17. 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 соответствующего органа ОВД.

18. 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 соответствующего органа ОВД.

19. 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 соответствующего органа ОВД.

20. Воздушные суда не выполняют групповые полеты, за исключением тех случаев, когда имеется предварительная договоренность между командирами отдельных воздушных судов, входящих в группу, а групповые полеты в контролируемом воздушном пространстве выполняются только согласно условиям, предписанным соответствующим(и) полномочным(и) органом(ами) ОВД. Такие условия предусматривают следующее:

а) группа выполняет полет как одно воздушное судно с точки зрения навигации и представления донесений о местоположении;

б) за обеспечение эшелонирования между воздушными судами в группе отвечают командир ведущего воздушного судна и командиры других воздушных судов в группе, и при его обеспечении учитываются переходные периоды, когда воздушные суда маневрируют для занятий своего места в группе, а также во время схождения и расхождения;

в) 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.

21. БПЛА эксплуатируются таким образом, чтобы свести к минимуму опасность для лиц, имущества и других воздушных судов, и с соблюдением условий, установленных Главой 6 настоящих Правил.

22. 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.

23. 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.

§ 2. Предотвращение столкновений

24. 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 оборудованием БСПС.

Примечание 1. Важно, чтобы во время полета воздушного судна, независимо от типа полета или класса воздушного пространства, в котором находится воздушное судно, и при его передвижении по рабочей площади аэродрома на его борту проявлялась бдительность в целях обнаружения потенциальной возможности столкновения.

Примечание 2. Эксплуатационные процедуры использования системы БСПС изложены в документе ИКАО Doc 8168 (PANS-OPS), том I «Правила производства полетов».

Примечание 3. Требования к оснащению воздушных судов БСПС устанавливаются авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР-6, часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов».

25. Сближение. Воздушное судно не сближается с другим воздушным судном на такое расстояние, при котором возникает опасность столкновения.

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

27. Воздушное судно, которое в соответствии с нижеследующими требованиями пп. 28-30 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.

28. *Сближение на встречных курсах.* 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.

29. *Сближение на сходящихся курсах.* При сближении двух воздушных судов на сходящихся курсах приблизительно на одном и том же уровне воздушное судно, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает путь, за исключением следующих случаев, когда:

- а) воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь дирижаблям, планерам и аэростатам;
- б) дирижабли уступают путь планерам и аэростатам;
- в) планеры уступают путь аэростатам;
- г) воздушное судно, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь воздушным судам, буксирующим другие воздушные суда

или какие-либо предметы.

30. *Обгон.* Обгоняющим считается такое воздушное судно, которое приближается к другому воздушному судну со стороны хвостовой части по линии, образующей угол менее 70° к плоскости симметрии последнего, при котором оно находится в таком положении по отношению к обгоняющему 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 независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, уступает путь, отворачивая вправо; никакие последующие изменения в положении этих двух воздушных судов относительно друг друга не освобождают обгоняющее воздушное судно от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении достаточного удаления.

31. 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.

32. 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.

33. *Вынужденная посадка.* Воздушное судно, которому известно, что другое воздушное судно совершает вынужденную посадку, уступает путь такому воздушному судну.

34. *Взлет.* Воздушное судно, рулящее на площади маневрирования аэродрома, уступает путь воздушным судам, совершающим взлет или готовящимся взлетать.

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

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

б) при сближении двух воздушных судов на сходящихся воздушное судно, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает дорогу;

в) воздушное судно, обгоняемое другим воздушным судном, пользуется правом первоочередности, а обгоняющее воздушное судно соблюдает достаточный интервал до другого воздушного судна (см. п. 30).

36. Воздушное судно, выполняющее руление на площади

маневрирования, останавливается и ожидает во всех местах ожидания у ВПП, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта. При обнаружении на маршруте руления препятствий пилот предпринимает меры по предотвращению столкновения и сообщает об этих препятствиях диспетчеру УВД.

37. 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.

38. За исключением случаев, предусмотренных в п. 42, в период между заходом и восходом солнца или в любой другой период, который может быть установлен соответствующим полномочным органом, на всех воздушных судах, находящихся в полете, включаются следующие огни:

а) огни предотвращения столкновения, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну; и

б) аэронавигационные огни, предназначенные для указания наблюдателю относительной траектории полета воздушного судна. При этом не включаются другие огни, если они могут быть ошибочно приняты за указанные огни.

Примечание 1. Технические требования к аэронавигационным огням и огням предотвращения столкновения устанавливаются авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР-6, часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов».

Примечание 2. Огни, предназначенные для других целей (например, посадочные фары), могут использоваться дополнительно для повышения заметности воздушного судна при условии, что они не могут быть ошибочно приняты за аэронавигационные огни или огни предотвращения столкновения.

39. За исключением случаев, предусмотренных в п. 42, в период между заходом и восходом солнца или в любой другой период, установленный соответствующим полномочным органом:

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

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

в) на всех воздушных судах, эксплуатируемых на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну; и

г) на всех воздушных судах с работающими двигателями, находящимися на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для указания того, что их двигатели работают.

Примечание. При соответствующем расположении на воздушном судне аэронавигационные огни могут также удовлетворять требованиям к габаритным огням. Огни предотвращения столкновения могут удовлетворять требованиям огней привлечения внимания и огней «двигатели работают» при условии, что они не вызывают опасного ослепления наблюдателей.

40. За исключением случаев, предусмотренных в п. 42, на всех воздушных судах, находящихся в полете и оборудованных огнями предотвращения столкновения, эти огни включаются также и днем.

41. За исключением случаев, предусмотренных в п. 42, на всех воздушных судах:

а) эксплуатируемых на рабочей площади аэродрома и оборудованных огнями предотвращения столкновения с целью удовлетворения требованиям п. 39 в) или

б) находящихся на рабочей площади аэродрома и оборудованных огнями с целью удовлетворения требованиям п. 39 г),

эти огни включаются также вне периода, установленного в п. 39.

42. Пилоту разрешается отключать или уменьшать интенсивность любых проблесковых огней, установленных для удовлетворения требованиям пп. 38, 39, 40 и 41, если они:

а) отрицательно влияют или могут отрицательно повлиять на удовлетворительное выполнение его обязанностей; или

б) вызывают или могут вызвать опасное ослепление внешнего наблюдателя.

43. Воздушное судно не выполняет учебные полеты по приборам:

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

б) если квалифицированный пилот не занимает рабочего места, чтобы действовать в качестве страхующего пилота в отношении лица, выполняющего учебный полет по приборам. Страхующий пилот имеет достаточный обзор впереди с каждой стороны воздушного судна или на борту этого воздушного судна находится компетентный наблюдатель, имеющий связь со страхующим пилотом, и занимающий такое место, на котором его сектор обзора дополняет сектор обзора страхующего пилота.

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

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

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

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

г) 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.

Примечание 1. См. также требования пп. 88-91 настоящих Правил о непрерывном прослушивании соответствующего канала связи «воздух–земля» при выполнении полета в районе контролируемого аэродрома.

Примечание 2. В зоне аэродромного движения и на отдельных аэродромах могут применяться дополнительные местные правила и процедуры, опубликованные в AIP, NOTAM и/или доведенные до экипажа указаниями соответствующего органа ОВД.

§ 3. Порядок действия на воде для предотвращения столкновений

45. 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.

46. *Сближение на сходящихся курсах.* Воздушное судно, справа от которого движется другое воздушное или морское судно, уступает ему путь в целях обеспечения достаточного удаления.

47. *Сближение на встречных курсах.* 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.

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

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

50. *Бортовые огни воздушных судов, находящихся на воде.* Между заходом и восходом солнца или в такой другой период между заходом и восходом солнца, который может быть предписан соответствующим полномочным органом, 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.

Примечание 1. Технические требования к огням, включаемым на самолетах на воде, содержатся в частях I и II Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-6, часть I. Коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Эксплуатация воздушных судов»

Примечание 2. В Международных правилах для предупреждения столкновения судов на море указано, что правила, относящиеся к огням, соблюдаются от захода до восхода солнца. Любой меньший период времени между заходом и восходом солнца, установленный в соответствии настоящим пунктом, не может, поэтому, применяться в районах, где действуют Международные правила для предупреждения столкновения судов на море, например, в открытом море.

§ 4. Планы полета

Примечание. Требования, относящиеся к планам полета и соответствующим службам, содержатся в документе «Процедуры организации воздушного движения в Кыргызской Республике», утвержденном ОГА.

51. Информация в отношении запланированного полета или части полета, подлежащая направлению в органы ОВД, представляется в форме плана полета.

52. План полета представляется до начала:

а) любого полета или его части для того, чтобы он был обеспечен диспетчерским обслуживанием;

б) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует соответствующий полномочный орган ОВД в целях упрощения обеспечения обслуживания, касающегося полетной информации, аварийного оповещения, а также поиска и спасания;

в) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует соответствующий полномочный 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;

г) любого полета с пересечением международных границ.

Примечание. Термин «план полета» используется для обозначения в соответствующих случаях полной, относящейся ко всему маршруту полета информации по всем пунктам, включенным в план полета, или ограниченной информации, требуемой в целях получения диспетчерского разрешения для небольшой части полета, например, на пересечение воздушной трассы, на взлет или посадку на контролируемом аэродроме.

53. При отсутствии других указаний соответствующего полномочного органа ОВД план полета представляется перед вылетом в пункт сбора донесений, касающихся ОВД, или, в случае его представления в полете, передается в соответствующий орган ОВД по радио или диспетчерской радиостанции двусторонней связи «воздух-земля».

54. При отсутствии других указаний со стороны соответствующего полномочного органа ОВД план полета, для которого требуется

диспетчерское или консультативное обслуживание, представляется, по крайней мере, за 60 минут до вылета или, в случае его представления в полете, в такое время, которое гарантирует его получение соответствующим органом ОВД, по крайней мере, за 10 мин до расчетного времени достижения воздушным судном:

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

б) точки пересечения воздушной трассы.

55. План полета включает следующую информацию, относящуюся к следующим пунктам, определенным соответствующим полномочным органом ОВД:

- 1) опознавательный индекс воздушного судна;
- 2) правила выполнения полета и тип полета;
- 3) количество и тип(ы) воздушных судов и категория турбулентности в следе;
- 4) оборудование;
- 5) аэродром вылета (см. примечание 1);
- 6) расчетное время уборки колодок (см. примечание 2);
- 7) крейсерские скорости;
- 8) крейсерские эшелоны;
- 9) маршрут полета;
- 10) аэродром назначения и общее расчетное истекшее время;
- 11) запасные аэродромы;
- 12) запас топлива;
- 13) общее число людей на борту;
- 14) аварийно-спасательное оборудование;
- 15) 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.

Примечание 3. В тех случаях, когда в плане полета используется термин «аэродром», он обозначает также площадки, отличные от аэродромов, которые могут использоваться определенными типами воздушных судов, например, вертолетами или аэростатами.

56. 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.

57. План полета содержит информацию, в случае ее применимости, по всем другим разделам, когда это предписывается соответствующим

полномочным органом ОВД или когда это считает необходимым лицо, представляющее план полета.

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

59. При отсутствии других указаний соответствующего полномочного органа ОВД сообщение о прибытии передается по радиосвязи или по линии передачи данных соответствующему аэродромному 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.

60. В том случае, когда план полета был представлен только в отношении части полета, не включающей оставшуюся часть полета до пункта назначения, он закрывается, если это требуется, путем представления соответствующего доклада соответствующему органу ОВД.

61. 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.

62. В том случае, когда известно, что средства связи на аэродроме прибытия недостаточны и нет других возможностей для передачи доклада о прибытии с помощью наземных средств, предпринимаются следующие действия. Непосредственно перед посадкой с воздушного судна передается, если это целесообразно, соответствующему органу ОВД сообщение, аналогичное докладу о прибытии, там, где требуется представление такого доклада. Такое сообщение, как правило, передается авиационной станции, обслуживающей орган ОВД, который отвечает за тот район полетной информации, где находится воздушное судно.

63. Сообщение о прибытии воздушного судна содержит следующее:

- а) опознавательный индекс воздушного судна;
- б) аэродром вылета;
- в) аэродром назначения, в случае посадки на запасном аэродроме;
- г) аэродром прибытия;
- д) время прибытия.

Примечание. Каждый раз, когда требуется представление доклада о прибытии, невыполнение настоящих положений может вызвать серьезные

нарушения в обслуживании воздушного движения и повлечь значительные расходы на проведение ненужных поисково-спасательных операций.

§ 5. Сигналы

64. 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.

65. 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.

66. 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.

67. Никакое лицо не управляет движением воздушного судна, если оно не имеет соответствующей подготовки, квалификации и не утверждено уполномоченным органом или уполномоченной организацией в установленном порядке.

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

69. 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.

§ 6. Время

70. В Кыргызской Республике предусматривается использование Всемирного координированного времени (UTC), которое выражается в часах и минутах, а при необходимости и в секундах, суток, начиная с полуночи.

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

Примечание. В отсутствие других указаний эксплуатанта или соответствующего полномочного органа ОВД сведения о точном времени в ходе такой проверки, как правило, поступают от органа ОВД.

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

§ 7. Диспетчерское обслуживание воздушного движения

73. Диспетчерское разрешение получают до начала выполнения контролируемого полета или части полета, которая выполняется как контролируемый полет. Такое разрешение запрашивается путем представления плана полета соответствующему органу УВД.

Примечание 1. План полета может охватывать только часть полета, когда необходимо, для описания той части или тех маневров, которые связаны с управлением воздушным движением. 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.

Примечание 2. Если диспетчерское разрешение не удовлетворяет командира воздушного судна, он может запросить и, при наличии практической возможности, получить измененное диспетчерское разрешение.

74. В любом случае, когда воздушное судно запрашивает разрешение, затрагивающее очередность действий, оно представляет по запросу соответствующего органа управления воздушным движением доклад с обоснованием необходимости изменения очередности действий.

75. 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 измененный аэродром назначения, то соответствующие органы управления воздушным движением уведомляют об этом путем внесения в план полета информации об измененном маршруте (если это известно) и об измененном пункте назначения.

Примечание. Данное положение предназначается для облегчения получения нового диспетчерского разрешения для полета в измененный пункт назначения, находящийся, как правило, на расстоянии от зарегистрированного аэродрома назначения.

76. Воздушное судно, эксплуатируемое на контролируемом аэродроме, не начинает или, когда указывается органом УВД (контрольно-диспетчерского пункта) или предписывается инструкцией по производству полетов аэродрома, не продолжает руления на площади маневрирования без разрешения АДП и выполняет все указания этого органа.

77. За исключением случаев предусмотренных в п. 84, воздушное судно придерживается текущего плана полета или соответствующей части текущего плана полета, представленного для выполнения контролируемого полета при соблюдении условий, оговоренных в пп. 78-81, если не был сделан запрос относительно его изменения и не было получено разрешение на это от соответствующего органа управления воздушным движением или если не возникла чрезвычайная ситуация, требующая немедленных действий со стороны экипажа воздушного судна; в этом случае, как только позволит обстановка после принятия на себя экипажем чрезвычайных полномочий, соответствующий орган ОВД уведомляется о предпринятых

действиях и о том, что эти действия были приняты согласно чрезвычайным полномочиям.

78. При отсутствии других указаний соответствующего полномочного органа ОВД или соответствующего органа УВД контролируемые полеты, по мере возможности, выполняются:

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

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

79. С учетом приоритетного требования п. 78 воздушное судно, выполняющее полет вдоль участка маршрута ОВД, определяемого относительно всенаправленного ОВЧ-радиомаяка, переключается для получения основной навигационной информации 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.

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

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

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

б) *отклонение от заданного органом УВД числа Маха/истинной воздушной скорости*: информация об этом немедленно доводится до сведения соответствующего органа ОВД;

в) *отклонение от числа Маха/истинной воздушной скорости*: если установившееся число Маха/истинная воздушная скорость на крейсерском эшелоне отклоняется от значений, указанных в текущем плане полета, на $\pm 0,02$ числа Маха или более, или ± 19 км/ч (10 уз) или более, информация об этом доводится до сведения соответствующего органа ОВД;

г) *изменение расчета времени*: если расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта, границы района полетной информации или время прибытия на аэродром назначения (в зависимости от того, что окажется первым) отличается от времени, о котором ранее была уведомлена служба воздушного движения, более чем на 2 мин или на другую величину, установленную соответствующим полномочным органом ОВД или установленную на основании региональных аэронавигационных соглашений, летный экипаж как можно скорее уведомляет соответствующий орган обслуживания воздушного движения о пересмотренном расчетном времени, за исключением случаев, когда в воздушном пространстве, охватываемым ADS-C, оборудование

ADS-C активировано и работоспособно.

82. В случае предоставления обслуживания ADS-C и активации оборудования ADS-C, 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.

83. Запрос на изменение текущего плана полета включает нижеследующую информацию:

а) *изменение крейсерского эшелона*: опознавательный индекс воздушного судна, запрашиваемый новый крейсерский эшелон и крейсерское число Маха/истинная воздушная скорость на этом эшелоне;(при необходимости) пересмотренный расчет времени пролета последующих пунктов передачи донесений или границ района полетной информации;

б) *изменение числа Маха/истинной воздушной скорости*: опознавательный индекс воздушного судна; запрашиваемое число Маха/запрашиваемая истинная воздушная скорость;

в) *изменение маршрута*:

1) пункт назначения не меняется: опознавательный индекс воздушного судна, правила выполнения полета, описание нового маршрута полета, включая данные, относящиеся к плану полета, начиная с места, где должны начинаться запрашиваемые изменения в маршруте; пересмотренный расчет времени; любая относящаяся к делу информация;

2) пункт назначения изменен: опознавательный индекс воздушного судна, правила выполнения полета, описание пересмотренного маршрута до пересмотренного аэродрома назначения, включая данные, относящиеся к плану полета, начиная с места, где должны начинаться запрашиваемые изменения в маршруте; пересмотренный расчет времени, запасные аэродромы, любая другая относящаяся к делу информация.

84. *Ухудшение погодных условий ниже минимумов ВМУ*. 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

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

в) если полет выполняется в пределах диспетчерской зоны, запрашивает разрешение на выполнение специального полета по ПВП; или

г) запрашивает разрешение на выполнение полета по приборам.

85. За исключением случаев, предусмотренных соответствующим полномочным органом ОВД, или соответствующим органом ОВД в условиях, определенных таким полномочным органом, воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, сообщает соответствующему органу ОВД о времени и высоте пролета каждого из установленных обязательных контрольных пунктов наряду с предоставлением другой требуемой информации. Донесения о местоположении также передаются при пролете дополнительных контрольных пунктов по запросу соответствующего органа ОВД. В отсутствие установленных контрольных пунктов донесения о местоположении передаются через определенные промежутки времени, установленные соответствующим полномочным органом ОВД или указанные соответствующим органом ОВД.

86. Воздушные суда, выполняющие контролируемые полеты, и предоставляющие информацию о местоположении соответствующему органу ОВД по линии передачи данных, предоставляют речевые донесения о местоположении только по запросу.

Примечание. В документе «Процедуры организации воздушного движения в Кыргызской Республике» изложены условия и обстоятельства, при которых передача информации о барометрической высоте в режиме С вторичного обзорного радиолокатора или с помощью ADS-B удовлетворяет требованию в отношении информации об уровне в донесениях о местоположении.

87. По прошествии необходимости в диспетчерском обслуживании воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, незамедлительно сообщает об этом соответствующему органу УВД, за исключением случаев, когда выполняется посадка на контролируемом аэродроме.

88. Воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, осуществляет непрерывное прослушивание соответствующего канала речевой связи «воздух – земля» органа УВД и, по мере необходимости, устанавливает с ним двустороннюю связь, за исключением того, что предписывается соответствующим полномочным органом ОВД в отношении воздушных судов, являющихся составной частью аэродромного движения над контролируемым аэродромом.

Примечание 1. Для выполнения требования о непрерывном прослушивании речевого обмена «воздух – земля» могут быть использованы система избирательного вызова SELCAL или аналогичные автоматические сигнальные устройства.

Примечание 2. После установления связи «диспетчер – пилот» по линии передачи данных (CPDLC) требование о прослушивании воздушным судном речевого обмена «воздух – земля» сохраняется в силе.

89. В случае отказа радиосвязи воздушное судно предпринимает попытку установить связь с соответствующим органом УВД, используя все другие имеющиеся средства. Кроме того, воздушные суда, составляющие часть аэродромного движения над контролируемым аэродромом, следят за такими указаниями, которые могут быть переданы посредством

визуальных сигналов.

90. В случае отказа радиосвязи в визуальных метеорологических условиях воздушное судно:

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

б) если считается целесообразным, завершает полет по ППП в соответствии с требованиями п. 91 настоящих Правил.

91. В случае отказа радиосвязи в приборных метеорологических условиях или когда пилот, выполняющий полет по ППП, считает нецелесообразным завершить полет в соответствии с п. 90 а), воздушное судно:

а) если на основе регионального аэронавигационного соглашения не оговаривается иное, в воздушном пространстве, где управление воздушным движением осуществляется без использования радиолокатора, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную 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 управления воздушным движением используется радиолокатор, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 7 мин. после:

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

2) времени установки кода 7600 в приемоответчике; или

3) после 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;

в) при радиолокационном наведении или по получении указания органа 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 высоту полета;

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

д) начинает снижение от навигационного средства или контрольной точки упомянутых в подпункте г), 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, начинается снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

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

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

Примечание 1. При обеспечении диспетчерского обслуживания воздушного движения в отношении других полетов в данном воздушном пространстве предполагается, что воздушное судно, на котором отказала связь будет соблюдать правила, изложенные в п. 91.

Примечание 2. См. также п. 108.

§ 8. Незаконное вмешательство

92. 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.

Примечание 1. Обязанности органов ОВД в случае незаконного вмешательства изложены в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-11. Обслуживание воздушного движения».

Примечание 2. В Приложении 5 к настоящим Правилам содержится инструктивный материал в отношении тех случаев, когда незаконное вмешательство имеет место и воздушное судно не может уведомить ОВД об этом факте.

Примечание 3. Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, имеющих оборудование ВОРЛ, ADS-B и ADS-C, устанавливается Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР-11. Обслуживание воздушного движения», документом «Процедуры организации воздушного движения в Кыргызской Республике» и документом ИКАО Doc 8168 (PANS-OPS).

Примечание 4. Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, имеющих оборудование CPDLC, устанавливается Авиационными

правилами Кыргызской Республики «АПКР-11. Обслуживание воздушного движения» и документом «Процедуры организации воздушного движения в Кыргызской Республике»; инструктивный материал содержится в документе ИКАО Doc 9694 «Руководство по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения».

93. 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, назначенном уполномоченным государственным органом, если обстановка на борту воздушного судна не требует иного.

Примечание 1. Требования, касающиеся действий полномочных органов государства в отношении находящегося на земле воздушного судна, ставшего объектом незаконного вмешательства, изложены в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-17. Авиационная безопасность».

Примечание 2. См. п.11 настоящих Правил.

§ 9. 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).

94. Перехват гражданских воздушных судов является потенциально опасным. При выполнении перехвата должны применяться визуальные сигналы и процедуры перехвата, приведенные в приложениях 1 и 2 к настоящим Правилам, и обеспечиваться единообразие их применения.

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

Примечание. См. также п. 6 и параграф 5 Главы 3 настоящих Правил.

§ 10. Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ

96. Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ указаны в таблице 3.1.

Таблица 3.1*

Диапазон абсолютных высот	Класс воздушного пространства	Видимость в полете	Расстояние до облаков	
			По горизонтали	По вертикали
На высоте 10 000 фут (3050 м) над AMSL и выше	A***BCDEFG	8 км	1500 м	1000 фут (300 м)
На высоте ниже 10 000 фут (3050 м) над AMSL и выше 3 000 фут (900 м) над AMSL или выше 1 000 фут (300 м) над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	A***BCDEFG	5 км	1500 м	1000 фут (300 м)
На высоте 3000 фут (900 м) над AMSL и ниже или 1000 фут (300 м) над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	A***BCDE	5 км	1500 м	1000 фут (300 м)
	FG	5 км**	При отсутствии облаков и при видимости земной или водной поверхности	
<p>* Если абсолютная высота перехода меньше высоты 10 000 фут (3 050 м) над AMSL, вместо высоты 10 000 фут (3 050 м) следует использовать эшелон полета 100.</p> <p>** По предписанию соответствующего полномочного органа ОВД в воздушном пространстве класса FG:</p> <p>а) полеты могут выполняться при ухудшении видимости в полете не менее чем до 1 500 м:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, например, в зонах с низкой интенсивностью воздушного движения и во время выполнения авиационных спецработ на малых высотах; <p>б) могут выполняться полеты вертолетов при видимости в полете менее 1 500 м, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия во избежание столкновения с ними.</p> <p>*** Минимумы ВМУ в воздушном пространстве класса А включены для сведения пилотам и не означают одобрение полетов по ПВП в воздушном пространстве класса А.</p>				

Глава 4. Правила визуальных полетов

97. За исключением специальных полетов по ПВП, полеты по ПВП выполняются в условиях видимости и на расстоянии до облаков, равных или превышающих величины, указанные в Таблице 3.1.

98. За исключением тех случаев, когда на это имеется диспетчерское разрешение, полученное от органа управления воздушным движением, при полетах по ПВП не выполняются взлеты или посадки на аэродроме, находящемся в пределах диспетчерской зоны, или вход в зону аэродромного движения или схему движения, если:

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

99. Полеты по ПВП в период между заходом и восходом солнца или в такой другой период между заходом и восходом солнца, который может быть предписан соответствующим полномочным органом ОВД, выполняются в соответствии с условиями, предписанными таким полномочным органом.

100. При отсутствии разрешения соответствующего полномочного органа ОВД полеты по ПВП не выполняются:

- а) выше эшелона полета 200;
- б) на околосзвуковых и сверхзвуковых скоростях.

101. Разрешение на выполнение полетов по ПВП выше эшелона полета 290 не выдается в районах, где выше эшелона полета 290 применяется минимум вертикального эшелонирования в 1000 фут (300 м).

102. За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или за исключением тех случаев, когда на это выдано разрешение соответствующим полномочным органом, полеты по ПВП не выполняются:

а) над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или над скоплениями людей вне помещений на высоте менее 1000 фут (300 м) над самым высоким препятствием в радиусе 600 м от воздушного судна;

б) в любых других районах, помимо упомянутых в подпункте а), на высоте менее 500 фут (150 м) над земной или водной поверхностью.

Примечание. См. также п. 14.

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

104. Полеты по ПВП выполняются с соблюдением положений параграфа 7 главы 3 настоящих Правил в следующих случаях:

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

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

в) когда они выполняются в качестве специальных полетов по ПВП.

105. При выполнении полета по ПВП в пределах районов, или при входе в районы, или вдоль маршрутов, которые установлены соответствующим полномочным органом ОВД в соответствии с п. 52 б) или в), осуществляется постоянное прослушивание соответствующего канала речевой связи «воздух – земля» органа, передаются донесения о местоположении воздушного судна.

Примечание. См. также примечания к п. 88.

106. Воздушное судно, которое выполняет полет в соответствии с правилами визуальных полетов и которое намерено перейти на полет с соблюдением правил полетов по приборам, предпринимает следующие действия:

а) если был представлен план полета, сообщает о необходимых изменениях, которые следует внести в текущий план полета, или

б) в соответствии с требованиями п. 52 представляет план полета соответствующему органу ОВД и получает разрешение до перехода на полет по ППП в контролируемом воздушном пространстве.

Глава 5. Правила полетов по приборам

§ 1. Правила, применимые ко всем полетам по ППП

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

108. Полеты по ППП выполняются на высоте не ниже минимальной абсолютной высоты полета, установленной государством, над территорией которого выполняется полет, за исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или когда на это выдано специальное разрешение соответствующего полномочного органа. 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;

б) 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 1. При определении расчетного местоположения воздушного судна учитывается точность имеющегося навигационного оборудования на земле и на борту воздушного судна.

Примечание 2. См. также п. 14.

109. При переходе от полета по ППП к полету по ПВП воздушное судно специально уведомляет соответствующий орган ОВД о принятом решении и соответствующих изменениях, вносимых в текущий план полета.

110. 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.

§ 2. Полеты по ППП в пределах контролируемого воздушного пространства

111. При выполнении полетов по ППП в контролируемом воздушном пространстве соблюдаются положения параграфа 7 главы 3 настоящих Правил.

112. 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

б) измененной таблицы крейсерских эшелонов, когда это оговорено в Приложении 3 к настоящим Правилам для полетов выше эшелона полета 410,

за исключением того, что при наличии других указаний в диспетчерском разрешении или указаний соответствующего полномочного органа ОВД, опубликованных в сборнике аэронавигационной информации, оговоренное в указанном Приложении 3 требование приведения эшелонов пути в соответствие с линией пути не применяется.

§ 3. Полеты по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства

113. 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 соответствующим полномочным органом ОВД даны другие указания для полетов на высоте 900 м (3000 фут) или ниже над средним уровнем моря; или

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

Примечание. Это требование не препятствует использованию набора высоты в крейсерском режиме воздушными судами, выполняющими полет со сверхзвуковой скоростью.

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

Примечание. См. также примечания к п. 88.

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

- а) представления плана полета;
- б) осуществления прослушивания канала радиосвязи «воздух-земля», и, при необходимости, установления радиосвязи с органом ОВД, предоставляющим полетно-информационное обслуживание, передаются в соответствии с требованиями пп. 85, 86 в отношении донесения о местоположении воздушного судна при выполнении контролируемых полетов.

Глава 6. Правила выполнения полётов беспилотных летательных аппаратов

§1. Общие положения

116. Настоящая глава устанавливает правила выполнения полётов беспилотных летательных аппаратов (далее - БПЛА) в воздушном пространстве Кыргызской Республики в целях обеспечения безопасности полётов, защиты жизни и здоровья людей, а также сохранности имущества и окружающей среды.

Примечание. БПЛА подразделяются на государственные и гражданские. Настоящие Правила не применяются к БПЛА Государственной авиации.

117. Требования настоящей главы являются обязательными для физических и юридических лиц, осуществляющих полёты БПЛА на территории и в воздушном пространстве Кыргызской Республики.

118. Полёты БПЛА выполняются в соответствии с соблюдением требований:

- Воздушного кодекса Кыргызской Республики;
- настоящих Правил («АПКР-2. Правила полётов»);
- Авиационных правил Кыргызской Республики «АПКР-6. Эксплуатация воздушных судов» Часть IV «Беспилотные летательные аппараты»;
- Инструкции о порядке использования воздушного пространства Кыргызской Республики.

§2. Ответственность за выполнение полёта

119. Ответственность за безопасное выполнение полёта БПЛА возлагается на оператора/внешнего пилота БПЛА, непосредственно осуществляющего дистанционное управление полётом. Собственник (владелец) БПЛА отвечает за обеспечение законности передачи БПЛА в пользование и управление, в том числе за недопущение эксплуатации БПЛА лицами, не обладающими соответствующими правами,

квалификацией или подготовкой, в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР-6. Эксплуатация воздушных судов» Часть IV «Беспилотные летательные аппараты».

120. Оператор/внешний пилот БПЛА обязан:

- 1) осуществлять управление БПЛА в соответствии с настоящими Правилами и эксплуатационными ограничениями;
- 2) соблюдать ограничения и условия использования воздушного пространства;
- 3) принимать все необходимые меры для предотвращения столкновений с другими воздушными судами, людьми, сооружениями и препятствиями;
- 4) немедленно прекращать полёт при возникновении угрозы безопасности.

121. Полёты БПЛА допускаются при одновременном соблюдении следующих условий:

- 1) БПЛА зарегистрирован (поставлен на учёт) в установленном порядке;
- 2) оператор/внешний пилот БПЛА имеет действующие документы, подтверждающие право выполнения соответствующего вида полётов;
- 3) получено разрешение на использование воздушного пространства Кыргызской Республики, за исключением случаев, установленных законодательством;
- 4) выполнены требования по безопасности полётов, защите жизни и здоровья людей, охране имущества и окружающей среды.

122. БПЛА не допускается к полёту, если его техническое состояние или условия эксплуатации не обеспечивают безопасное выполнение полёта.

§3. Классификация полётов БПЛА

123. Полёты БПЛА классифицируются на:

- 1) полёты в пределах прямой видимости внешнего пилота (VLOS);
- 2) полёты за пределами прямой видимости внешнего пилота (BVLOS);
- 3) автоматизированные и автономные полёты;
- 4) совместные операции с пилотируемыми воздушными судами.

124. Условия эксплуатации и уровень риска полётов БПЛА определяются с учётом, в том числе:

- 1) района выполнения полёта и категории воздушного пространства;
- 2) высоты и профиля полёта, наличия препятствий и плотности застройки;
- 3) удалённости от людей, транспортных потоков и объектов инфраструктуры;
- 4) технических характеристик БПЛА и используемых функций

(автоматизация, автономность, функции удержания/возврата, геоограждение и т.п.);

5) необходимости взаимодействия с органами обслуживания воздушного движения (ОВД).

125. Условия выполнения каждого вида полётов, включая ограничения по высоте, дальности, метеорологическим условиям и взаимодействию с органами обслуживания воздушного движения, устанавливаются настоящими Правилами, иными авиационными правилами Кыргызской Республики, а также актами уполномоченного органа в области гражданской авиации.

§4. Правила предотвращения столкновений

126. Полёты БПЛА должны выполняться таким образом, чтобы исключить риск столкновения с пилотируемыми воздушными судами, другими БПЛА, препятствиями и объектами на земле, а также не создавать опасности для жизни и здоровья людей, не причинять ущерб имуществу и окружающей среде.

127. При выполнении полётов БПЛА приоритет использования воздушного пространства имеют все пилотируемые воздушные суда, независимо от их назначения и характера выполняемых полётов, включая воздушные суда, выполняющие специальные, санитарно-медицинские, поисково-спасательные, аварийно-спасательные и иные полёты, а также воздушные суда государственной авиации.

128. При одновременном выполнении полётов несколькими БПЛА приоритет предоставляется БПЛА, выполняющему полёт с меньшей возможностью маневрирования или находящемуся в более уязвимом положении.

129. При возникновении неопределённости в определении приоритета между БПЛА оператор/внешний пилот БПЛА обязан принять консервативные меры по снижению риска столкновения, включая снижение высоты, изменение траектории либо немедленное прекращение полёта.

§5. Минимальные условия выполнения полётов

130. Полёты БПЛА допускаются только при метеорологических условиях, обеспечивающих безопасное управление и контроль БПЛА.

131. При выполнении полётов БПЛА в пределах прямой видимости (VLOS) визуальное наблюдение за БПЛА обеспечивается оператором/внешним пилотом БПЛА при условии осуществления непрерывного контроля за воздушной обстановкой.

132. Запрещается выполнение полётов БПЛА:

1) при видимости, скорости ветра или иных условиях, превышающих эксплуатационные ограничения, установленные заводом-

производителем;

2) в условиях, не позволяющих обеспечить безопасное выполнение полёта.

§6. Полёты за пределами прямой визуальной видимости и автоматизированные (автономные) полёты БПЛА

133. Полёты БПЛА за пределами прямой визуальной видимости внешнего пилота БПЛА (BVLOS), а также автоматизированные и автономные полёты допускаются к выполнению исключительно юридическими лицами, имеющими действующий сертификат эксплуатанта БПЛА, выданный Органом гражданской авиации.

134. Допуск к выполнению полётов за пределами прямой визуальной видимости, а также автоматизированных и автономных полётов осуществляется после подтверждения эксплуатационных возможностей эксплуатанта БПЛА путём проведения демонстрационного (показательного) полёта.

135. Демонстрационный полёт проводится в целях подтверждения способности эксплуатанта:

1) обеспечивать безопасное управление БПЛА в заявленных условиях эксплуатации;

2) эффективно управлять рисками, связанными с потерей управления, связи или навигации;

3) выполнять полёт и его безопасное завершение при возникновении нештатных ситуаций.

136. БПЛА, используемые для полётов за пределами прямой визуальной видимости, а также для автоматизированных и автономных полётов, должны быть оснащены системами резервирования, обеспечивающими безопасность выполнения и завершения полёта, в том числе:

1) устойчивость командно-управляющей связи, включая резервирование антенн, каналов связи либо применение ретрансляторов;

2) сохранение навигационных и позиционных данных, необходимых для безопасного управления БПЛА;

3) функционирование критически важных бортовых систем управления;

4) автоматическое выполнение заранее заданных процедур при потере связи или отказе оборудования.

§7. Использование воздушного пространства

137. Полёты БПЛА выполняются:

1) в воздушном пространстве Кыргызской Республики;

2) в пределах установленных высотных и пространственных ограничений;

3) с соблюдением условий разрешения на использование воздушного пространства;

4) с учётом классификации воздушного пространства Кыргызской Республики и установленных зон использования воздушного пространства, в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР-6. Эксплуатация воздушных судов» Часть IV «Беспилотные летательные аппараты».

138. Полёты БПЛА выполняются на высотах, обеспечивающих безопасное разделение с пилотируемыми воздушными судами. БПЛА не допускается к выполнению полёта на высотах, создающих риск конфликта с пилотируемыми воздушными судами, за исключением случаев, когда такие полёты выполняются в соответствии с условиями разрешения на использование воздушного пространства и под координацией органов ОВД.

139. При выполнении указанных полётов обязательно устанавливаются и соблюдаются временные и (или) пространственные интервалы разделения, при этом:

а) минимальный временной интервал между полётами БПЛА и пилотируемых воздушных судов устанавливается Органом гражданской авиации и составляет не менее 30 минут, если иное не предусмотрено условиями разрешения на использование воздушного пространства или альтернативное разделение обеспечено органами ОВД;

б) временные и (или) пространственные интервалы между несколькими БПЛА должны обеспечивать безопасное выполнение полётов и предотвращение столкновений, при этом:

1) интервалы разделения между БПЛА устанавливаются и применяются с учётом характеристик выполняемых полётов, района и условий эксплуатации;

2) при одновременном выполнении полётов несколькими БПЛА оператор/внешний пилот обязан обеспечить организацию разделения траекторий полёта, назначение приоритетов между БПЛА и постоянный контроль за соблюдением безопасных интервалов;

3) в случае возникновения неопределённости, утраты разделения либо повышения уровня риска оператор/внешний пилот обязан незамедлительно принять меры по восстановлению безопасных интервалов, включая изменение траектории, высоты или прекращение полёта;

4) временные и (или) пространственные интервалы подлежат увеличению при ухудшении метеорологических условий, ограниченной видимости, отказе технических средств либо при иных обстоятельствах, способных повлиять на безопасность полётов;

5) конкретные значения временных и (или) пространственных интервалов могут устанавливаться Органом гражданской авиации, органами ОВД либо условиями разрешения на использование воздушного пространства Кыргызской Республики.

140. Превышение установленных высот, выход за пределы разрешённой зоны полёта либо отклонение от согласованных условий не допускаются.

141. Полёты БПЛА запрещаются:

- 1) в запретных, опасных и ограниченных зонах без соответствующего разрешения;
- 2) вблизи аэродромов и вертодромов без согласования с органом ОВД;
- 3) над местами массового пребывания людей, за исключением случаев, предусмотренных законодательством;
- 4) в условиях, не обеспечивающих безопасное выполнение полёта.

§8. Взаимодействие с органами обслуживания воздушного движения

142. При выполнении полётов БПЛА в воздушном пространстве, обслуживаемом органами ОВД, оператор/внешний пилот БПЛА обязаны:

- 1) соблюдать указания органа УВД;
- 2) обеспечивать возможность немедленного прекращения полёта по требованию органа УВД.

143. В случае утраты управления БПЛА, потери связи или иных нештатных ситуаций оператор/внешний пилот БПЛА обязан немедленно уведомить орган ОВД.

§9. Действия при нештатных и аварийных ситуациях

144. При выполнении полётов БПЛА оператор/внешний пилот БПЛА обязан быть готов к действиям при возникновении нештатных и аварийных ситуаций, способных повлиять на безопасность полётов, жизнь и здоровье людей, сохранность имущества и окружающей среды.

145. К нештатным и аварийным ситуациям относятся, в том числе:

- 1) потеря управления или устойчивой командно-управляющей связи с БПЛА;
- 2) отказ бортовых систем, навигационного или связного оборудования;
- 3) ухудшение метеорологических условий;
- 4) возникновение угрозы столкновения с воздушными судами, людьми, сооружениями или препятствиями;
- 5) отклонение БПЛА от разрешённых условий использования воздушного пространства.

146. В случае утраты командно-управляющей связи (C2-link), отказа критически важных систем либо при невозможности продолжения безопасного полёта оператор/внешний пилот БПЛА обязан обеспечить аварийное (контингентное) завершение полёта в порядке, предусмотренном настоящими Правилами и эксплуатационной документацией.

147. При возникновении нештатных и аварийных ситуаций оператор/внешний пилот БПЛА обязан:

- 1) действовать с приоритетом обеспечения безопасности полётов, жизни и здоровья людей;
- 2) принять меры по исключению опасного сближения с пилотируемыми воздушными судами и другими БПЛА;
- 3) соблюдать установленные временные и (или) пространственные интервалы разделения либо обеспечить их восстановление;
- 4) при необходимости прекратить выполнение полёта и обеспечить его безопасное завершение;
- 5) выполнять указания Органа гражданской авиации и органов УВД, если такие указания предоставляются.

148. Порядок действий при нештатных и аварийных ситуациях определяется настоящими Правилами, а также эксплуатационной документацией оператора/внешнего пилота БПЛА.

§10. Особые случаи выполнения полётов БПЛА

149. Полёты БПЛА в чрезвычайных ситуациях допускаются в упрощённом порядке на основании решений уполномоченных государственных органов.

§11. Нарушения и ответственность

150. Нарушение требований настоящей главы влечёт ответственность в соответствии с Кодексом Кыргызской Республики о правонарушениях и иными нормативными правовыми актами Кыргызской Республики.

Сигналы

Глава 1. Сигналы бедствия и срочности

Примечание 1. Ни одно из положений настоящего Приложения не запрещает терпящему бедствие воздушному судну пользоваться любыми имеющимися в его распоряжении средствами для привлечения внимания, извещения о своем местоположении и получения помощи.

Примечание 2. Подробное описание сигналов, используемых в ходе поиска и спасания, содержится в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-12. Поиск и спасание».

§ 1. Сигналы бедствия

1. 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;

в) сообщение о бедствии, которое послано по линии передачи данных и которое передает значение слова MAYDAY;

г) ракеты или снаряды со вспышками красного цвета, выпускаемые по одному через короткие промежутки времени;

д) парашютная осветительная бомба красного цвета.

2. Сигнал бедствия включается в следующих случаях:

1) отказ двигателя (двигателей);

2) пожар на воздушном судне;

3) потеря устойчивости, управляемости, нарушение прочности конструкции воздушного судна;

4) аварийное снижение;

5) применение кислородного оборудования;

6) захват воздушного судна или другой незаконный акт на борту воздушного судна;

7) смерть, ранение или внезапное ухудшение здоровья членов летного экипажа или любого лица на борту воздушного судна;

8) вынужденная посадка вне аэродрома;

9) потеря радиосвязи;

10) потеря ориентировки;

11) применение парашютов в аварийных случаях.

3. При возникновении любых случаев, оговоренных в п. 2. настоящего приложения, экипаж такого воздушного судна:

1) 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;

2) по возможности немедленно сообщает об этом органу УВД, включая любую информацию, которая имеет отношение к данному случаю, и согласовывает с ним свои действия.

4. 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.

§ 2. Сигналы срочности

5. Нижеследующие сигналы, передаваемые либо вместе, либо отдельно, означают, что воздушное судно хочет уведомить, что оно испытывает трудности, которые вынуждают его совершить посадку, но не требует оказания немедленной помощи:

а) повторяющееся включение и выключение посадочных фар; или

б) повторяющееся включение и выключение аэронавигационных огней, отличающееся от мигания импульсных аэронавигационных огней.

6. 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:

а) сигнал, передаваемый по радиотелеграфу или с помощью любого другого метода подачи сигналов и состоящий из группы XXX;

б) радиотелефонный сигнал срочности, состоящий из произносимых голосом слов PAN, PAN;

в) сообщение срочности, которое послано по линии передачи данных и которое передает значение слов PAN, PAN.

Глава 2. Сигналы, используемые в случае перехвата

§ 1. Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна

Таблица П 1.1.

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение
1	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: 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, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), 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 перехватывающего 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, предполагается, что перехватываемое воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме «ипподром» и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна</p>	<p>Вы перехвачены. Следуйте за мной</p>	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.</p>	<p>Вас понял, выполняю</p>
2	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90° или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна</p>	<p>Следуйте своим курсом</p>	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна</p>	<p>Вас понял, выполняю</p>
3	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки</p>	<p>Выполняйте посадку на этом аэродроме</p>	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начало выполнения посадки</p>	<p>Вас понял, выполняю</p>

§ 2. Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна

Таблица П 1.2.

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение
4	ДНЕМ или НОЧЬЮ: 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	ДНЕМ или НОЧЬЮ: если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы серии 1 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял, следуйте за мной
5	ДНЕМ или НОЧЬЮ: регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	Не могу выполнить	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял
6	ДНЕМ или НОЧЬЮ: мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	В состоянии бедствия	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял

Глава 3. Визуальные сигналы, используемые для предупреждения не имеющего разрешения воздушного судна, которое совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной зоне или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон

7. 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.

Глава 4. Сигналы для аэродромного движения

§ 1. Световые сигналы и сигналы, подаваемые с помощью ракет

8. Указания

Таблица П 1.3

Огонь		Аэродромная диспетчерская служба для:	
		воздушных судов в полете	воздушных судов на земле
Направлено в сторону соответствующего воздушного судна (см. рис. П 1.1)	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.			

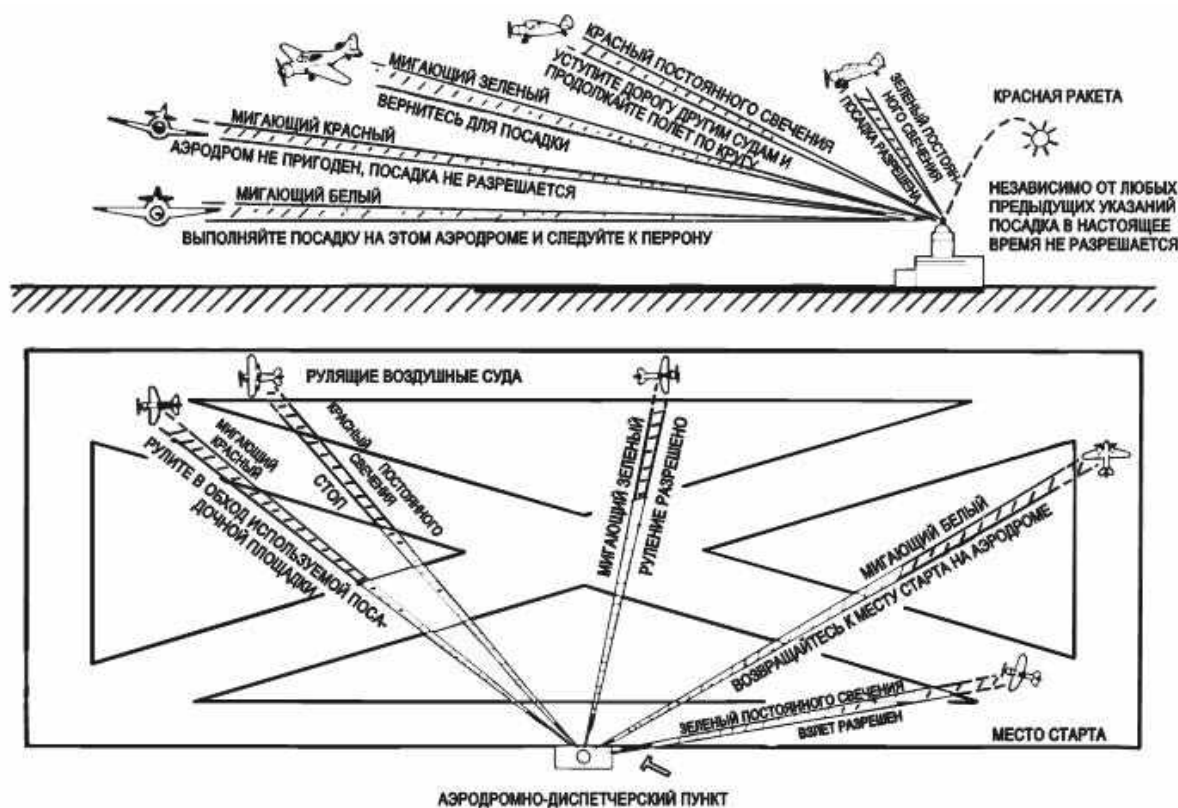


Рис. П 1.1.

9. Подтверждение воздушным судном принятия сигналов:

а) в полете:

1) в дневное время – покачиванием крыльев.

Примечание. Этот сигнал не следует подавать на участке между третьим и четвертым разворотами, и на посадочной прямой;

2) с наступлением темноты – двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

б) 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.

§ 2. Наземные визуальные сигналы

Примечание. Подробные сведения о визуальных наземных средствах содержатся в Авиационных правилах Кыргызской Республики «АПКР-14. Аэродромы».

10. Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями (рис. П 1.2), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что посадка запрещена, и что это запрещение может быть продлено.



Рис. П 1.2

11. Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю (рис. П 1.3), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади маневрирования или по какой-либо другой причине необходимо соблюдать особую осторожность при заходе на посадку или посадке.



Рис. П 1.3.

12. Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета (рис. П 1.4), выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.



Рис. П 1.4.

13. Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета с вертикальной черной полосой, проведенной в каждой круглой части знака (рис. П 1.5), 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. П 1.5.

14. Горизонтальные знаки в виде крестов одного контрастного цвета, желтого или белого (рис. П 1.6), выкладываемые на ВПП и рулежных дорожках или их частях, обозначают зону, непригодную для движения воздушных судов.



Рис. П 1.6.

15. Горизонтальное белое или оранжевое посадочное «Т» (рис. П 1.7) указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые

выполняются параллельно продольной части буквы "Г" и в сторону ее поперечной части. При использовании посадочного "Г" в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.

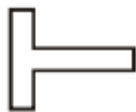


Рис. П 1.7.

16. Сочетание из двух цифр (рис. П 1.8), 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. П 1.8.

17. Правый круг полетов - Располагаемый на сигнальной площадке или горизонтально в конце ВПП или используемой летной полосе знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо (рис. П 1.9), означает, что перед посадкой и после взлета развороты выполняются вправо.

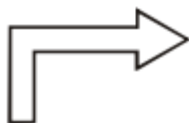


Рис. П 1.9.

18. Вертикально расположенная на желтом фоне черная буква «С» (рис. П 1.10) обозначает местонахождение пункта сбора донесений, касающихся ОВД.



Рис. П 1.10.

19. Знак в виде двойного креста белого цвета (рис. П 1.11), выкладываемый горизонтально на сигнальной площадке, означает, что аэродром используется для полетов планеров, и что такие полеты на данный момент выполняются.

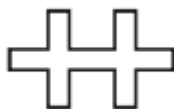


Рис. П 1.11.

Глава 5. Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле

§ 1. Сигналы, подаваемые сигнальщиком воздушному судну

20. 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 видной для пилота.

21. Сигналы могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить их понимание.

22. Значение сигналов остается неизменным при использовании лопаток, светящихся жезлов или электрических фонариков.

23. Двигатели воздушных судов имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к воздушному судну или - слева направо с места пилота.

24. Сигналы, отмеченные звездочкой (*), предназначены для вертолетов в режиме висения.

25. Термин «жезл» включает также «покрытые флюоресцирующей на дневном свете краской лопатки или перчатки», предназначенные для использования в дневное время.

26. Термин «сигнальщик» включает также «диспетчера перрона».

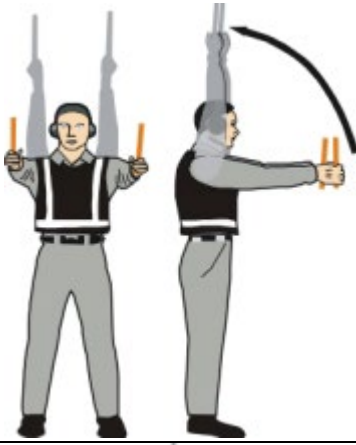
27. Перед использованием следующих сигналов сигнальщик убеждается в том, что площадь, в пределах которой будет маневрировать воздушное судно, свободна от объектов, с которыми оно может столкнуться при движении.

Таблица П 1.4

1. Боковой сопровождающий/направляющий	
	<p>Поднять правую руку с жезлом над головой вертикально, левой рукой с жезлом производить движения вниз в направлении к телу.</p> <p>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.</p>

2. Указание посадочной галереи

Вытянутые вперед руки поднять над головой, держа жезлы вертикально.



3. Следовать к следующему сигнальщику или в соответствии с указанием диспетчера КДП/наземного движения

Обозначить обеими руками направление вверх; сместить вытянутые руки в сторону относительно туловища и указать жезлами направление, где находится следующий сигнальщик или зона руления.



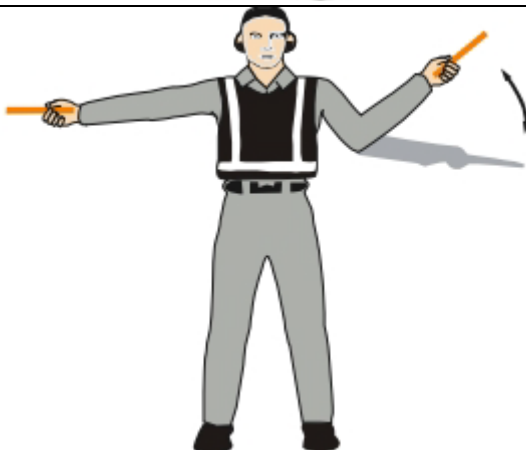
4. Двигаться вперед

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)

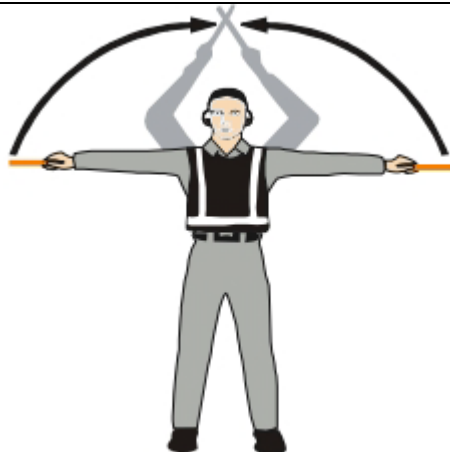
При вытянутой правой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу левой рукой подать сигнал "Двигаться вперед". Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.





5 б). Разворот вправо (со стороны пилота)

При вытянутой левой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу правой рукой подать сигнал "Двигаться вперед". Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.



6 а). Обычная остановка

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу и медленно поднять их над головой до пересечения жезлов.



6 б). Срочная остановка

Резко поднять руки над головой и скрестить жезлы.



7 а). 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 посредством поднятия больших пальцев рук.



7 б). Отпустить тормоза

Поднять кисть руки с сжатыми в кулак пальцами немного выше уровня плеча. Убедившись в зрительном контакте с летным экипажем, разжать кулак. **Не** двигаться до получения подтверждения от летного экипажа посредством поднятия больших пальцев рук.



8 а). Колодки установлены

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными вовнутрь, резко сдвинуть жезлы до их касания. **Убедиться** в получении подтверждения летного экипажа.



8 б). Колодки убраны

Подняв над головой вытянутые руки с жезлами, направленными наружу, резко раздвиньте жезлы. **Не** убирать колодки до получения разрешения летного экипажа.



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 подлежащий запуску 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.



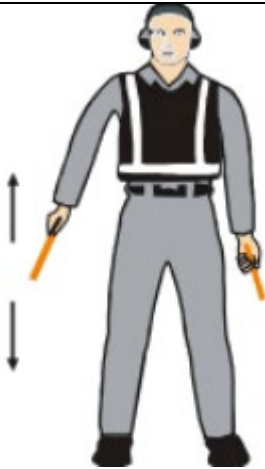
11. Уменьшить скорость

Опустить вытянутые руки вниз жестом "похлопывания", 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 производятся движения вверх и вниз, обозначающие, что следует уменьшить обороты двигателя(ей) соответственно на левой или правой стороне.



13. Двигаться назад

Держа руки перед туловищем на уровне пояса, вращать руками вперед. Для остановки движения назад используются сигналы б а) или б в)



**14 а). Развороты при движении назад
(хвостом вправо)**



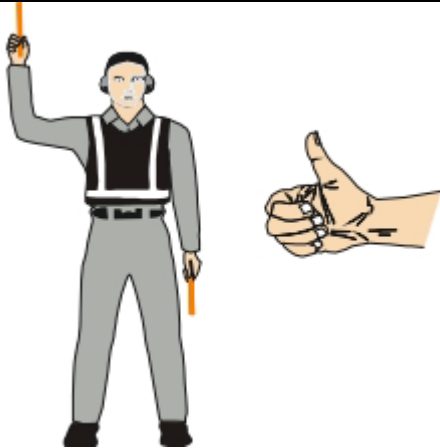
Левая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой правой рукой производят повторяющиеся движения вперед – в горизонтальное положение и назад – в вертикальное.

**14 б). Развороты при движении назад
(хвостом влево)**



Правая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой левой рукой производят повторяющиеся движения вперед – в горизонтальное положение и назад – в вертикальное.

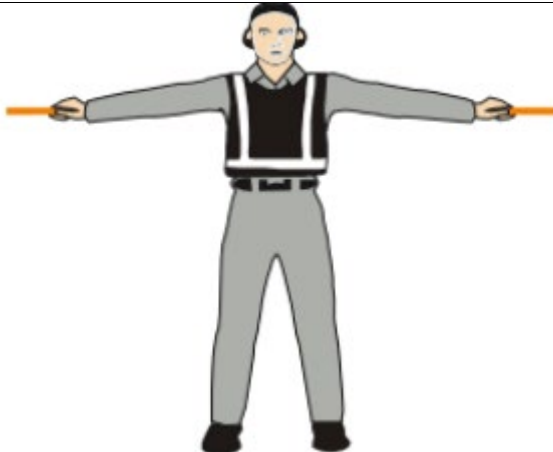
15. Утвердительный ответ/путь свободен



Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы или выставить кисть руки с поднятым вверх большим пальцем, при этом левая рука опущена и прижата к колену.

Примечание. Этот сигнал также используется в качестве технико-эксплуатационного коммуникативного сигнала.

***16. Висение**

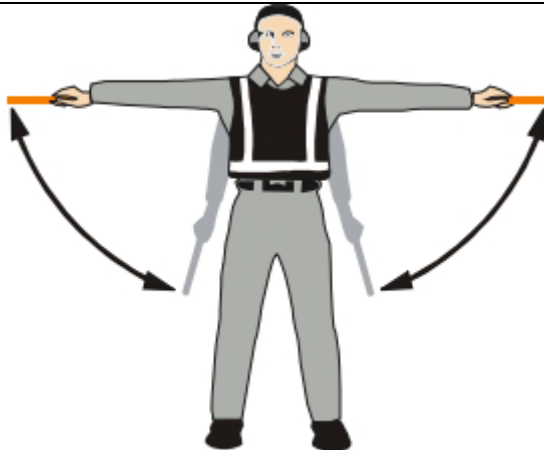


Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу.



***17. Подняться выше**

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу, ладонями вверх, и производить ими движение вверх. Интенсивность движения рук указывает на скорость набора высоты.



***18. Опуститься ниже**

Вытянуть руки с жезлами в стороны под углом 90° к туловищу, ладонями вниз, и производить ими движение вниз. Интенсивность движения рук указывает на скорость снижения.



***19 а). Двигаться горизонтально влево
(со стороны пилотов)**

Вытянуть правую руку горизонтально под углом 90° к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.



***19 б). Двигаться горизонтально вправо
(со стороны пилотов)**

Вытянуть левую руку горизонтально под углом 90° к туловищу. Другой рукой производить размашистые движения в том же направлении.



***20. Приземлиться**

Скрестить опущенные руки с жезлами спереди.



21. Место ожидания/ждать сигнала

Вытянуть руки с жезлами вниз под углом 45° к туловищу. Сохранять такое положение до получения воздушным судном разрешения на выполнение следующего маневра.



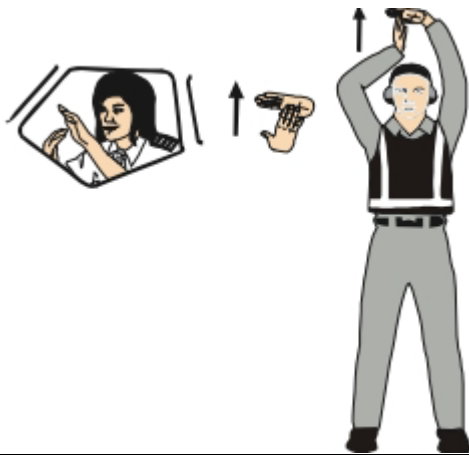
22. Отправление воздушного судна

Выполнить стандартное приветствие правой рукой и/или жезлом для отправления воздушного судна. Сохранять зрительный контакт с летным экипажем до начала руления воздушного судна.



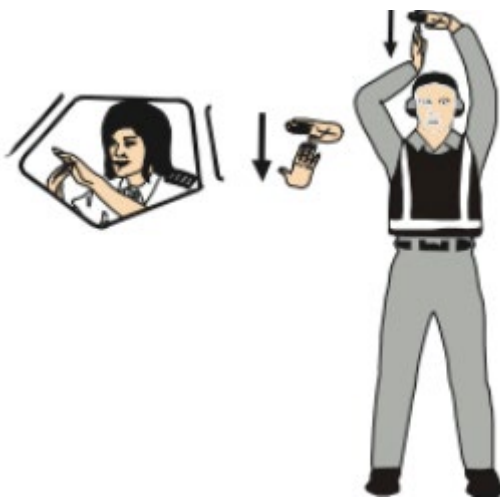
23. Не трогать рычаги управления (техничко-эксплуатационный коммуникативный сигнал)

Поднять правую руку над головой, сжать пальцы в кулак или держать жезл в горизонтальном положении, при этом левая рука опущена и прижата к колену.



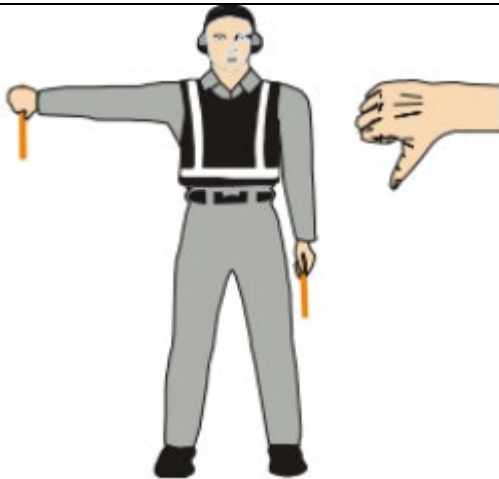
**24. Включить аэродромное питание
(технико-эксплуатационный
коммуникативный сигнал)**

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 образования буквы "Т" над головой.



**25. Отключить аэродромное питание
(технико-эксплуатационный
коммуникативный 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 образования буквы "Т" над головой.



**26. Отрицательный ответ
(технико-эксплуатационный
коммуникативный сигнал)**

Держать правую руку, вытянутую в сторону на уровне плеча под углом 90° к туловищу, указывая направление вниз жезлом или большим пальцем кисти, при этом левая рука опущена вниз и прижата к колену.



**27. Установить связь с использованием
системы внутренней связи
(технико-эксплуатационный
коммуникативный сигнал)**

Вытянуть обе руки в стороны под углом 90° к туловищу и прижать ладони к ушам.



28. Открыть/закрыть трап (техничко-эксплуатационный коммуникативный сигнал)

При правой руке, опущенной вниз, и левой руке, поднятой над головой под углом 45° к туловищу, выполнить движение правой рукой в направлении левого плеча.

Примечание. Этот сигнал предназначен главным образом для воздушных судов, оборудованных встроенными трапами в передней части.

§ 2. Сигналы, подаваемые пилотом воздушного судна сигнальщику

Примечание 1. Эти сигналы предназначены для подачи сигнальщику пилотом из кабины руками, которые хорошо видны сигнальщику и которые могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить понимание сигналов.

Примечание 2. Двигатели воздушных судов имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к воздушному судну (т. е. двигатель № 1 – крайний слева по борту).

28. Тормоза включены - рука с вытянутыми пальцами поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы сжимаются в кулак.

29. Тормоза отпущены - рука с пальцами, сжатыми в кулак, поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы разжимаются.

Примечание. Момент сжатия кисти руки в кулак или ее разжатое обозначает соответственно момент включения или отпускания тормозов.

30. Установить колодки - развести руки ладонями наружу и скрестить их перед лицом.

31. Убрать колодки - скрещенные перед лицом руки ладонями наружу развести в стороны.

32. Готовность к запуску двигателя(ей) - разогнуть на руке соответствующее количество пальцев, обозначающих номер подлежащего запуску двигателя.

§ 3. Техничко-эксплуатационные коммуникативные сигналы

33. Подаваемые руками сигналы используются только в том случае, когда технико-эксплуатационные сигналы нельзя подать по радиосвязи.




34. Сигнальщик убеждается в получении подтверждения от летного экипажа в отношении технико-эксплуатационных сигналов.

Глава 6. Стандартные сигналы, подаваемые руками в чрезвычайных ситуациях

35. Приведенные ниже сигналы руками (Таблица П 1.5) 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.

Таблица П 1.5

	<p>1. Команда «эвакуация»</p> <p>На основе оценки внешней обстановки службой ARFF и оперативным руководителем 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.</p>
	<p>2. Команда «стоп»</p> <p>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.</p>
	<p>3. Чрезвычайная ситуация локализована</p> <p>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.</p>



4. Пожар

Сделать правой рукой веерообразное движение от плеча к колену, одновременно указав левой рукой место пожара.

Ночное время: то же самое с жезлами.

Перехват гражданских воздушных судов

Глава 1. Общие положения

1. Целью правил и процедур перехвата является обеспечение единообразия их применения и безопасности навигации гражданских воздушных судов.

2. Перехват гражданских воздушных судов предпринимается только в качестве крайней меры.

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.

4. Перехват гражданских воздушных судов не осуществляется в учебных целях.

5. В тех случаях, когда возможно установление радиосвязи, перехватываемому воздушному судну указывается направление полета и передается соответствующая информация.

6. В тех случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется произвести посадку на пролетаемой территории, указанный для посадки аэродром является пригодным для обеспечения безопасной посадки воздушного судна данного типа.

Глава 2. Маневрирование при перехвате

7. С тем чтобы избежать создания опасности для перехватываемого гражданского воздушного судна, следует установить стандартный метод маневрирования для воздушных судов, перехватывающих гражданское воздушное судно. При разработке такого метода следует соответствующим образом учесть ограничения, относящиеся к летнотехническим характеристикам гражданских воздушных судов, необходимость избегать полетов в такой близости к перехватываемому воздушному судну, при которой может возникнуть опасность столкновения, а также необходимость избегать пересечения траектории полета воздушного судна или выполнения любого другого маневра таким образом, что при этом турбулентность в следе может представлять опасность, особенно в тех случаях, когда перехватываемое воздушное судно входит в категорию легких воздушных судов.

8. Перехватываемое воздушное судно, оборудованное бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС), может воспринять

перехватывающее воздушное судно как угрозу столкновения и, таким образом, начать выполнять маневр уклонения в ответ на рекомендацию по разрешению угрозы столкновения БСПС. Такой маневр может быть неправильно понят перехватывающим воздушным судном как проявление недружественных намерений. В этой связи важно, чтобы пилоты перехватывающих воздушных судов, оборудованных приемопередатчиком вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), подавляли передачу информации о барометрической высоте (в ответах режима С или в поле АС ответов режима S) в пределах расстояния как минимум 37 км (20 м. миль) от перехватываемого воздушного судна. Это препятствует выдаче БСПС перехватываемого воздушного судна рекомендаций по разрешению угрозы столкновения в отношении перехватывающего воздушного судна, однако эта БСПС продолжает выдавать консультативную информацию о воздушном движении.

§ 1. Маневрирование для визуального опознавания

9. Для визуального опознавания гражданского воздушного судна перехватывающим воздушным судном следует применять следующий метод маневрирования:

1) Фаза I:

а) перехватываемому воздушному судну следует приближаться к перехватываемому воздушному судну с хвостовой полусферы,

б) 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,

в) любому другому воздушному судну, участвующему в перехвате, следует находиться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, как правило, выше и сзади от него,

г) после установления скорости и позиции воздушному судну следует, по мере необходимости, перейти к фазе II перехвата;

2) Фаза II:

а) ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватываемому воздушному судну следует сближаться с перехватываемым воздушным судном на той же высоте, но не ближе, чем необходимо для получения требуемой информации,

б) ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватываемому 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,

в) любому другому участвующему в перехвате воздушному судну следует находиться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна,

г) после завершения опознавания перехватываемому воздушному судну следует выйти из района сближения с перехватываемым воздушным судном, как это предусмотрено в фазе III;

3) Фаза III:

а) ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватываемому воздушному судну следует отвернуть в сторону от перехватываемого воздушного судна в пологом пикировании,

б) любому другому участвующему в перехвате воздушному судну следует находиться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, а затем присоединиться к ведущему воздушному судну.

§ 2. Маневрирование для указания направления полета

10. 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 перехватываемому 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.

11. 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.

12. 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.

Глава 3. Управление полетом перехватываемого воздушного судна

13. В случае возможности установления радиосвязи

перехватываемому воздушному судну следует передавать по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующую информацию.

14. В тех случаях, когда перехватываемому воздушному судну даются указания в отношении направления полета, необходимо предусматривать, чтобы воздушное судно не попало в условия, в которых видимость может быть ниже установленного минимума для полетов в визуальных метеорологических условиях, и чтобы выполнение маневров, требуемых от перехватываемого воздушного судна, не увеличивало уже существующую опасность в случае, когда ухудшились летно-технические характеристики воздушного судна.

15. В исключительных случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется совершить посадку на пролетаемой территории, необходимо также предусмотреть, чтобы:

а) Указанный аэродром был пригоден для безопасной посадки данного типа воздушного судна, особенно в тех случаях, если аэродром, как правило, не используется для гражданских воздушных перевозок;

б) окружающая местность была пригодной для полета по кругу, захода на посадку и ухода на второй круг;

в) перехватываемое воздушное судно имело достаточный запас оставшегося топлива для следования до аэродрома

г) если перехватываемое воздушное судно является гражданским транспортным самолетом, указанный аэродром имел ВПП длиной, эквивалентной по крайней мере 2500 м на среднем уровне моря, и прочность покрытия, достаточную для посадки этого воздушного судна; и

д) по мере возможности, указанный аэродром был аэродромом, который подробно описан в соответствующем сборнике аэронавигационной информации.

16. Когда от гражданского воздушного судна требуют произвести посадку на незнакомом аэродроме, необходимо предоставить ему достаточное время для подготовки к посадке, принимая во внимание тот факт, что только командир гражданского воздушного судна может определить степень безопасности выполнения посадки с учетом длины ВПП и массы воздушного судна в данный момент.

17. Особенно важно, чтобы вся информация, необходимая для облегчения выполнения безопасного захода на посадку и посадки перехватываемого воздушного судна, передавалась на его борт по радиотелефону.

Глава 4. Действия перехватываемых воздушных судов

18. Воздушное судно, которое перехвачено другим воздушным судном, незамедлительно:

а) следует указаниям перехватывающего воздушного судна, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них в

соответствии с требованиями, содержащимися в Приложении 1 к настоящим Правилам;

б) уведомляет, по мере возможности, соответствующий орган ОВД;

в) предпринимает попытку установить радиосвязь с перехватываемым воздушным судном или соответствующим 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 связь не установлена, то, по мере возможности, путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц;

г) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ набирает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны органа УВД;

д) 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 УВД.

19. Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватываемого воздушного судна, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватываемым воздушным судном.

20. Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватываемого воздушного судна, переданным по радио, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять полученные по радио указания перехватываемого воздушного судна.

Глава 5. Визуальные сигналы «воздух – воздух»

21. Перехватываемое воздушное судно следит за любым подаваемым перехватываемым воздушным судном сигналом, указывающим на то, что последнее находится в аварийной ситуации.

Глава 6. Радиосвязь во время перехвата

22. При осуществлении перехвата орган управления перехватом и перехватываемое 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»;

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.

23. 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 П 2.1 фраз и произношений, передавая каждую фразу дважды.

Таблица П 2.1

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами		
Фраза	Произношение ¹	Значение	Фраза	Произношение ¹	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ</u> САЙН	Прошу сообщить ваш позывной	CALL SIGN (call sign) ²	<u>КОЛ</u> САЙН (позывной)	Мой позывной (позывной)
FOLLOW	<u>ФО</u> -ЛОУ	Следуйте за мной	WILCO	<u>ВИЛ</u> -КО	Вас понял. Выполняю
DESCEND	<u>ДИ</u> -СЕНД	Снижайтесь, для выполнения посадки	CANNOT REPEAT	<u>КЭН</u> НОТ РИ- <u>ПИТ</u>	Выполнить не могу. Повторите ваше указание
YOU LAND	<u>Ю</u> ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром	AM LOST	<u>ЭМ</u> ЛОСТ	Потерял ориентировку
PROCEED	<u>ПРО</u> -СИД	Следуйте своим курсом	MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие
			HIJACK ³	<u>ХАЙ</u> -ДЖЕК	Захвачен
			LAND (place name)	ЛЭНД (наименование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
			DESCEND	<u>ДИ</u> -СЕНД	Необходимо снизиться
<p><i>Примечания:</i></p> <p>1) во второй колонке подчеркнуты слоги, которые произносятся с ударением;</p> <p>2) требуемым позывным является позывной, который используется для установления радиосвязи с органом ОВД, и который соответствует опознавательным знакам воздушного судна, указанным в плане полета;</p> <p>3) условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы «ХАЙ-ДЖЕК».</p>					

Глава 7. Воздержание от применения оружия

24. В целях предотвращения возникновения угрозы жизни лицам, находящимся на борту, а также безопасности перехватываемого

воздушного судна, следует воздерживаться от применения оружия в отношении гражданских воздушных судов, находящихся в полете.

Глава 8. Координация действий между органами управления перехватом и органами ОВД

25. Необходимо обеспечивать тесную координацию между органом управления перехватом и органом ОВД в течение всех фаз перехвата воздушного судна, которое является или может быть гражданским воздушным судном для того, чтобы орган обслуживания воздушного движения был полностью информирован об обстановке и о действиях, требуемых от перехватываемого воздушного судна.

Таблицы крейсерских эшелонов

1. В соответствии с требованиями настоящих Правил при выполнении полетов выдерживаются следующие крейсерские эшелоны:

RVSM. Футы

а) в воздушном пространстве Кыргызской Республики, а также в 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 290 и 410 включительно: *

Таблица П 3.1

ЛИНИЯ ПУТИ**											
От 000 до 179° ***						От 180 до 359° ***					
Полет по ППП			Полет по ПВП			Полет по ППП			Полет по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
010	1 000	300	–	–	–	020	2 000	600	–	–	–
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
и т. д.	и т. д.	и т. д.				и т. д.	и т. д.	и т. д.			

* 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 фут (300 м) для воздушных судов, выполняющих полет в определенных частях воздушного пространства выше эшелона полета 410.

** Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, 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.

*** За исключением случаев, когда на основании региональных аэронавигационных соглашений предписывается использование направлений от 90 до 269° и от 270 до 89°, учитывающих доминирующее направление воздушного движения, с указанием соответствующего установленного порядка перехода.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся вертикального эшелонирования, содержится в Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и ЭП 410 включительно (Дос 9574).

RVSM. Метры

б) 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: *

Таблица П 3.2

ЛИНИЯ ПУТИ **											
От 000 до 179° ***						От 180 до 359° ***					
Полет по ППП			Полет по ПВП			Полет по ППП			Полет по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
и т. д.	и т. д.	и т. д.				и т. д.	и т. д.	и т. д.			

* 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 фут (300 м) для воздушных судов, выполняющих полет в определенных частях воздушного пространства выше эшелона полета 410.

** Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных

соответствующим полномочным органом ОВД, 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.

*** За исключением случаев, когда на основании региональных аэронавигационных соглашений предписывается использование направлений от 90 до 269° и от 270 до 89°, учитывающих доминирующее направление воздушного движения, с указанием соответствующего установленного порядка перехода.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся вертикального эшелонирования, содержится в Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонем полета 290 и эшелонем полета 410 включительно (Doc 9574).

КРОМЕ RVSM. Футы

в) в других районах, где фут является основной единицей измерения абсолютной высоты:

Таблица П 3.3

ЛИНИЯ ПУТИ *											
От 000 до 179° **						От 180 до 359° **					
Полет по ППП			Полет по ПВП			Полет по ППП			Полет по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры	ЭП	Футы	Метры
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.

* Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, 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.

** За исключением случаев, когда на основании региональных аэронавигационных соглашений предписывается использование направлений от 90 до 269° и от 270 до 89°,

учитывающих доминирующее направление воздушного движения, с указанием соответствующего установленного порядка перехода.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся вертикального эшелонирования, содержится в Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонам полета 290 и эшелонам полетов 410 включительно (Doc 9574).

Кроме RVSM. Метры

г) в других районах, где метр является основной единицей измерений абсолютной высоты:

Таблица П 3.4

ЛИНИЯ ПУТИ *											
От 000 до 179° **						От 180 до 359° **					
Полет по ППП			Полет по ПВП			Полет по ППП			Полет по ПВП		
Эшелон			Эшелон			Эшелон			Эшелон		
Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы	Стандартная метрика	Метры	Футы
0030	300	1 000	—	—	—	0060	600	2 000	—	—	—
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0015	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 400	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.	и т. д.

* Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, 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.

** За исключением случаев, когда на основании региональных аэронавигационных соглашений предписывается использование направлений от 90 до 269° и от 270 до 89°, учитывающих доминирующее направление воздушного движения, с указанием соответствующего установленного порядка перехода.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся вертикального эшелонирования, содержится в Руководстве по применению минимума вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонам полета 290 и эшелонам полета 410 включительно (Doc 9574).

Беспилотные неуправляемые аэростаты

Глава 1. Классификация беспилотных неуправляемых аэростатов

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 (в) (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 (в) (2), (3) или (4) настоящего пункта он не классифицируется как тяжелый; или

в) 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 в) 3) определяется путем деления общей массы упаковки полезного груза в граммах на площадь наименьшей поверхности в квадратных сантиметрах.

Примечание 2. См. рис. П 5.1.

Глава 2. Общие эксплуатационные правила

2. Эксплуатация беспилотного неуправляемого аэростата не осуществляется без соответствующего разрешения органа ОВД государства, с территории которого производится его запуск.

3. Эксплуатация любого беспилотного неуправляемого аэростата не осуществляется через территорию другого государства без соответствующего разрешения данного государства.

4. Упомянутое в п. 3 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.

ХАРАКТЕРИСТИКИ		МАССА ПОЛЕЗНОГО ГРУЗА (кг)					
		1	2	3	4	5	6 или более
ТРОС или ДРУГАЯ ПОДВЕСКА 230 Н или БОЛЕЕ		ТЯЖЕЛЫЙ					
ОТДЕЛЬНАЯ УПАКОВКА ПОЛЕЗНОГО ГРУЗА	УДЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА более 13 г/см ²						
<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; display: inline-block;"> РАСЧЕТ УДЕЛЬНОЙ НАГРУЗКИ МАССА (g) Площадь наименьшей поверхности (см²) </div>		ЛЕГКИЙ		СРЕДНИЙ			
	УДЕЛЬНАЯ НАГРУЗКА менее 13 г/см ²						
ОБЩАЯ МАССА (если подвеска ИЛИ удельная нагрузка ИЛИ масса отдельной упаковки не рассматривается каждая в отдельности)							

Рис. 5.1. Классификация беспилотных неуправляемых аэростатов

5. Беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется в соответствии с правилами государства регистрации и государства, над территорией которого предполагается полет.

6. 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.

7. Эксплуатация тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата не осуществляется над открытым морем без предварительного согласования с соответствующим полномочным органом.

Глава 3. Эксплуатационные ограничения и требования к оборудованию

8. 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.

9. 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).

10. 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;

в) 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

Глава 4. Завершение полета

15. Для завершения полета эксплуатант тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата приводит в действие соответствующие устройства, указанные в п. 9. (а) и (б) настоящего Приложения:

а) если становится известно, что погодные условия хуже предусмотренных для эксплуатации;

б) если неисправность или любая другая причина представляет угрозу безопасности воздушного движения, лиц или имущества на земле; или

в) перед входом в воздушное пространство над территорией другого государства, если разрешение на вход отсутствует.

Глава 5. Уведомление о полете

§ 1. Уведомление перед полетом

16. Заблаговременное уведомление о предполагаемом полете беспилотного неуправляемого аэростата средней или тяжелой категории направляется соответствующему полномочному органу ОВД не позднее, чем за 7 дней до даты предполагаемого полета.

17. В уведомление о предполагаемом полете включается следующая

информация:

- а) обозначение полета аэростата или кодовое наименование работы (проекта);
- б) категория аэростата и описание;
- в) код ВОРЛ, адрес воздушного судна или частота NAB (ПРС), если они применяются;
- г) наименование эксплуатанта и номер его телефона;
- д) место запуска;
- е) расчетное время запуска или время начала и завершения запусков;
- ж) количество запускаемых аэростатов и планируемый интервал между запусками при многократных запусках;
- з) предполагаемое направление подъема;
- и) крейсерский(ие) эшелон(ы) (барометрическая высота);
- к) 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.

Примечание. Если выполняются непрерывные запуски, то включаемое в уведомление время состоит из расчетного времени, в которое первый и последний в серии аэростат достигнет соответствующего эшелона (например, 122136Z-130330Z – это пример указания в уведомлении расчетного времени, в которое первый и последний в серии аэростат достигнет соответствующего эшелона);

л) 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».

Примечание. 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 (например, 070330Z-072300Z – это пример указания расчетного времени первого и последнего падений при серии падений).

18. Любые изменения в уведомлении о предполагаемом полете направляются соответствующему полномочному 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.

§ 2. Уведомление о запуске

19. Немедленно после запуска среднего или тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата эксплуатант представляет органу ОВД следующую информацию:

- а) обозначение полета аэростата;
- б) место запуска;
- в) фактическое время запуска;
- г) 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
- д) любые изменения в информации, предварительно сообщенной в отношении количества запускаемых аэростатов, планируемых интервалов между запусками при многократных запусках, а также предполагаемом направлении подъема.

§ 3. Уведомление об отмене/окончании полетов

20. Эксплуатант немедленно уведомляет орган ОВД об окончании, а также отмене ранее запланированного полета среднего или тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата.

Глава 6. Регистрация местонахождения и донесения

21. 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 органа ОВД. Если органы ОВД не требуют донесений о местонахождении аэростата через более короткие интервалы времени, то эксплуатант регистрирует его местонахождение каждые 2 часа.

22. 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 органа ОВД. Если орган ОВД не требует донесений о местонахождении аэростата через более короткие интервалы времени, то эксплуатант регистрирует его местонахождение каждые 24 часа.

23. 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.

24. За 1 час до начала запланированного снижения тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата эксплуатант направляет органу

ОВД следующую информацию об аэростате:

- а) географическое местонахождение в данный момент;
- б) эшелон (барометрическая высота) в данный момент;
- в) ожидаемое время прохождения барометрической высоты 18000 м (60000 фут), если это имеет место;
- г) ожидаемое время и место падения на землю.

Незаконное вмешательство

Примечание. Приводимые ниже правила предназначены в качестве инструктивного материала для применения воздушными судами в случае, когда незаконное вмешательство имеет место и воздушное судно не может уведомить орган ОВД об этом факте.

1. Если командир воздушного судна не может продолжать полет до аэродрома, ему/ей следует попытаться продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне по крайней мере до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия РЛС или ADS-B.

2. Когда воздушное судно, подвергнутое акту незаконного вмешательства, должно отклониться от заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, командиру воздушного судна следует, по возможности:

а) попытаться передать предупреждения по используемому каналу ОВЧ-связи или на аварийной частоте ОВЧ-связи и по другим соответствующим каналам связи, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое как бортовые приемоответчики, линии передачи данных и т. п., когда это целесообразно и допускается обстановкой, и

б) продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах в тех случаях, когда такие правила установлены и опубликованы в Дополнительных региональных правилах (Doc 7030), или

1) если соответствующие региональные правила не установлены, продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП, на:

2) 150 м (500 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут), или

3) 300 м (1000 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 м (2000 фут).