



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

09.12.2015

м. КИЇВ

№ 700

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 24.12.2015 № 1622/28067

Про затвердження Правил
польотів державної авіації в
повітряному просторі України

Відповідно до статей 7, 45 Повітряного кодексу України та з метою визначення порядку виконання польотів державної авіації в повітряному просторі України

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Правила польотів державної авіації в повітряному просторі України, що додаються.

2. Цей наказ набирає чинності з 01 березня 2016 року.

Міністр оборони України
генерал армії України

С. Т. ПОЛТОРАК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

09 грудня 2015 року

№ 700

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 24.12.2015 № 1622/28067

ПРАВИЛА

польотів державної авіації в повітряному просторі України

I. Загальні положення

1. Ці Правила визначають порядок виконання польотів державної авіації (далі – ДА) в повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну, і є обов'язковими для керівництва і виконання всіма суб'єктами авіаційної діяльності (далі – САД) ДА.

2. У разі встановлення факту порушення цих Правил відповідні посадові особи САД ДА зобов'язані негайно вжити заходів щодо припинення порушення.

3. Ці Правила розглядають виконання польотів повітряних суден (далі – ПС) ДА на аеродромах державної авіації, аеродромах спільного використання, у спеціально встановлених зонах та за спеціально встановленими маршрутами, у тимчасово зарезервованому повітряному просторі як операційний повітряний рух, статус якого забезпечує дотримання правил, норм та порядку управління повітряним рухом (далі – УПР), які необхідні для досягнення успішного виконання завдань.

Виконання польотів ПС як загальний повітряний рух та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України здійснюються відповідно до Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 28 жовтня 2011 року № 478, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 21 листопада 2011 року за № 1327/20065, і Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 року № 293, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 05 травня 2003 року за № 346/7667, та інших нормативно-правових актів у галузі цивільної авіації.

4. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

абсолютна висота – відстань по вертикалі від середнього рівня моря до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

абсолютна висота переходу – абсолютна висота, на якій або нижче якої положення ПС у вертикальній площині витримується у значеннях абсолютної висоти;

авіаційний диспетчер аеродрому – посадова особа групи забезпечення польотів, на яку покладаються завдання щодо оформлення та подання заявок на польоти, запиту та отримання умов і дозволів на використання повітряного простору та надання їх екіпажу ПС;

аеродром – ділянка земної або водної поверхні (гідроаеродром) з обладнанням, будівлями та спорудами, яка обладнана для зльоту, посадки, руління, стоянки та обслуговування ПС;

аеродром основний (постійний) – аеродром, призначений для постійного базування ПС суб'єктів державної авіації (далі – СДА);

аеродромні польоти – польоти, що виконуються в повітряному просторі, який визначається інструкціями з виконання польотів (використання повітряного простору) в районах аеродромів (далі – ІВП);

аеронавігаційна інформація (далі – АНІ) – відомості (аеронавігаційні дані) про аеродроми, вертодроми, злітно-посадкові майданчики, полігони, елементи структури повітряного простору і засоби радіотехнічного забезпечення (далі – РТЗ), які необхідні для виконання польотів;

аеронавігаційна обстановка – комплекс умов виконання польотів, що характеризуються порою року і часом доби, характером місцевості польотів, ступенем оснащення району польотів наземними технічними засобами;

акт незаконного втручання – протиправні дії, пов'язані з посяганням на безпечну діяльність ДА, унаслідок яких сталися нещасні випадки з авіаційним персоналом, що експлуатує (обслуговує) ПС, засоби управління, забезпечення польотів на аеродромах, майнові збитки, захоплення чи викрадення ПС або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків;

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

безпечна дистанція – дистанція, що забезпечує мінімальний безпечний горизонтальний та/або вертикальний інтервал для певних повітряних маневрів між окремими ПС, що входять до групи, і визначається органами управління авіації (далі – ОУА) центральних органів виконавчої влади ДА (далі – ЦОВВ) та Збройних Сил України (далі – ЗСУ);

бовтанка – хаотичні коливання ПС, які виникають під час польоту в умовах турбулентності;

бойове (спеціальне) повітряне судно – ПС, призначене для виконання бойових (спеціальних) завдань;

бойовий (польотний) порядок – взаємне розташування в польоті ПС, груп ПС, ПС у складі підрозділів і частин під час спільного виконання завдань;

бортова система попередження зіткнення (ACAS – airborne collision avoidance system) – бортова система, що базується на використанні сигналів бортового прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора (далі – ВОРЛ), яка функціонує незалежно від наземного обладнання та повідомляє пілота про небезпеку зіткнення з ПС, які обладнані прийомовідповідачами ВОРЛ;

буферна зона – частина повітряного простору встановленого розміру навколо зон обмеження польотів, небезпечних зон, заборонених зон та зон, що належать до тимчасово зарезервованого повітряного простору, призначена для забезпечення вимог щодо безпеки в разі одночасного провадження діяльності з використання повітряного простору в зазначених зонах та за їх межами;

вертодром – аеродром або майданчик на землі, на воді чи на споруді, призначений повністю або частково для прибуття, відправлення та руху вертольотів по його поверхні;

видимість на злітно-посадковій смузі – максимальна відстань, яка визначається інструментально або спостерігачем, у межах якої командир екіпажу ПС, що знаходиться на осьовій лінії злітно-посадкової смуги (далі – ЗПС), може бачити маркування її покриття або світлові орієнтири в напрямку зльоту або посадки. За видимість на ЗПС уночі приймається видимість світлових орієнтирів;

видимість польотна – видимість, яка визначається командиром екіпажу із кабіни ПС в напрямку польоту;

використання повітряного простору (далі – ВПП) – провадження діяльності, пов'язаної з польотами ПС, із переміщенням (перебуванням)

матеріальних об'єктів у повітряному просторі, а також із вибуховими роботами, пусками ракет, усіма видами стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів ПС та інших літальних апаратів;

висота нижньої межі хмар – відстань за вертикаллю між поверхнею суші або води та нижньою межею найнижчого шару хмар;

висота польоту – загальний термін, який означає відстань за вертикаллю від визначеного рівня до ПС;

висота польоту дійсна – висота польоту від рівня наземної (водної) поверхні, яка знаходиться безпосередньо під ПС;

висота рельєфу – абсолютна висота рельєфу місцевості;

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

візуальний політ – політ, що виконується в умовах, коли просторове положення ПС і його місцезнаходження визначаються екіпажем візуально по природному горизонту, наземних орієнтирах, а також відносно інших об'єктів і споруд;

втрата орієнтування – обстановка, за якої екіпаж ПС не знає і не може визначити своє місцезнаходження з точністю, необхідною для продовження польоту з метою виконання польотного завдання;

дозвіл на використання повітряного простору – офіційна інформація про надання фізичним або юридичним особам відповідних прав на використання визначеної частини (об'єму) повітряного простору України для провадження діяльності, пов'язаної з ВПП, у порядку, що визначається відповідним органом об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху (далі – ОЦВС);

дозвіл органу управління повітряним рухом – дозвіл ПС діяти відповідно до умов, установлених відповідним органом УПР;

документи аеронавігаційної інформації – публікації, що містять узагальнені аеронавігаційні дані і використовуються екіпажами ПС

безпосередньо в польоті, а також органами управління під час планування, організації та керівництва польотами;

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

ешелон (рівень) польоту (FL – flight level) – поверхня постійного атмосферного тиску відносно встановленої величини тиску 760 мм рт. ст. (1013,25 гПа (мбар)), віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску;

ешелонування – загальний термін, що означає вертикальне та/або горизонтальне розосередження ПС у повітряному просторі на встановлені інтервали, які забезпечують безпеку повітряного руху;

заборона використання повітряного простору – обов’язкове для виконання рішення уповноваженого органу про заборону певним (окремим) користувачам провадити у визначеному районі діяльність, пов’язану з ВПП;

заборонена зона – частина повітряного простору України, у межах якої польоти ПС заборонені;

загальний повітряний рух (GAT – general air traffic) – польоти ПС, що виконуються відповідно до законодавства України, стандартів та рекомендованої практики міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО);

запасний аеродром – аеродром, до якого може прямувати ПС у випадку, коли неможливо або недоцільно виконувати політ до аеродрому призначення чи здійснити на ньому посадку;

зарезервований повітряний простір – визначений об’єм повітряного простору, тимчасово зарезервований для виключного або специфічного використання певними категоріями користувачів;

заявка на використання повітряного простору – повідомлення встановленої форми, що надається користувачем повітряного простору до відповідного органу ОЦВС для отримання дозволу на ВПП;

збірник аеронавігаційної інформації (AIP – aeronautical information

publication) – випущена або санкціонована державою публікація, що містить довгострокову АНІ, яка має велике значення для аеронавігації;

злітно-посадкова смуга (ЗПС) – встановлена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, підготовлена для посадки та зльоту ПС;

злітно-посадковий майданчик (далі – ЗПМ) – земельна (водна, льодова) ділянка, спеціально підготовлений майданчик або підняті над землею, водною поверхнею конструкції, що придатні та використовуються для зльоту, посадки, руху та стоянки;

зона аеродромна (пілотажна) – повітряний простір встановлених розмірів для відпрацювання техніки пілотування та інших польотних завдань;

зона виконання спеціальних польотів – частина повітряного простору встановлених розмірів, яка використовується для випробувальних польотів, польотів на малих та гранично малих висотах, пусків ракет, повітряних стрільб та інших спеціальних польотів;

зона з особливим режимом використання повітряного простору – частина повітряного простору, що межує із забороненою зоною, та/або повітряний простір над смугою земної поверхні завширшки 25 кілометрів углиб території України, яка проходить уздовж державного сухопутного кордону та/або берегової смуги прикордонних озер та інших водойм, прилеглих до державного кордону, а також над смугою завширшки 22,2 кілометра (12 морських миль), яка проходить по береговій лінії Чорного та Азовського морів углиб цих морів;

зона обмеження польотів – частина повітряного простору України, у межах якої польоти ПС обмежуються відповідно до встановлених умов;

зона очікування – повітряний простір встановлених розмірів, розташований, як правило, над радіонавігаційною точкою, призначений для очікування ПС своєї черги підходу до аеродрому, заходу на посадку або для подальшого виконання завдання;

зона управління повітряним рухом (ATCZ/MIL CTR – air traffic control

zone/military control zone) – повітряний простір, що простягається вгору від земної поверхні до встановленої верхньої межі, де управління ПС здійснюється відповідним органом УПР;

коло польотів – установлений маршрут (схема), в якому або частині якого виконується набір висоти після зльоту, зниження для заходу на посадку, очікування посадки, виконання польоту над аеродромом, вхід ПС до аеродрому або відхід ПС від нього;

командир екіпажу повітряного судна – льотчик (пілот), який призначений наказом відповідного командира (начальника, керівника) авіаційної частини виконувати обов'язки командира ПС та відповідає за безпечне виконання польоту;

контрольна точка аеродрому (далі – КТА) – точка, що визначає місцеположення аеродрому у вибраній системі геодезичних координат (як правило, центр ЗПС аеродрому);

контрольований політ – будь-який політ, який потребує дозволу відповідного органу УПР;

координація використання повітряного простору – процес розроблення і погодження органами ОЦВС умов та порядку ВПП з відповідними органами ОПР, відомчими органами УПР, заінтересованими органами державної влади, підприємствами, установами, організаціями для забезпечення ефективності та безпеки ВПП;

крейсерська висота (ешелон) – висота (ешелон), яка підтримується протягом значної частини польоту;

курс – напрямок, в якому спрямована повздовжня вісь ПС, виражений у градусах кута відносно північного напрямку меридіана (дійсного, магнітного, компасного або умовного);

лінія шляху (трек) – проекція траєкторії польоту ПС на земну поверхню, напрямок якої в будь-якій точці польоту виражений у градусах кута відносно північного напрямку (дійсного, магнітного, компасного або умовного);

маршрут обслуговування повітряного руху (маршрут ОНР) – визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення ОНР;

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

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

метеорологічні умови – сукупність метеорологічних елементів і атмосферних явищ, які фактично спостерігаються або прогнозуються в атмосфері;

мінімальна висота польоту перешкод – мінімально допустима висота польоту, що гарантує від зіткнення ПС із земною (водною) поверхнею або перешкодами на ній;

місцевість гірська – місцевість із пересіченим рельєфом і відносними перевищеннями 500 м і більше в радіусі 25 км, а також місцевість із перевищенням над рівнем моря 900 м та більше;

місцевість пагориста – пересічена місцевість із відносними перевищеннями рельєфу від 200 до 500 м в радіусі 25 км;

місцевість рівнинна – місцевість з відносними перевищеннями рельєфу до 200 м в радіусі 25 км;

небезпечна зона – частина повітряного простору, у межах якої у визначені періоди може здійснюватися діяльність, що є небезпечною для польотів ПС;

небезпечне зближення ПС – не передбачене польотним завданням зближення ПС між собою на інтервали, що менше половини встановлених, внаслідок якого виникає небезпека їх зіткнення;

об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху (ОЦВС) – організаційне та функціональне об'єднання, повноваження та діяльність якого пов'язані з організацією ВПП, організацією повітряного

руху (далі – ОрПП) та його обслуговуванням у повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну;

обмеження використання повітряного простору – особливий порядок використання повітряного простору, що визначається комплексом заходів, спрямованих на убезпечення польотів та провадження іншої діяльності в повітряному просторі;

обмерзання – утворення та відкладення льоду на зовнішній поверхні ПС у польоті. Кількісна оцінка інтенсивності обмерзання визначається товщиною шару льоду в міліметрах, який відкладається за визначений час (за хвилину);

обслуговування повітряного руху (ОПР) – загальний термін, який визначає у відповідних випадках польотно-інформаційне обслуговування, аварійне сповіщення, консультативне обслуговування повітряного руху, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування);

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

організація використання повітряного простору (організація ВПП) – комплекс заходів, який вживається для забезпечення безпечного, економічного та регулярного повітряного руху, а також будь-яка інша діяльність, пов’язана з ВПП;

орган об’єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху (орган ОЦВС) – оперативний орган, що входить до складу відповідного підрозділу ОЦВС, повноваження і діяльність якого пов’язана з плануванням та координацією діяльності з ВПП, забезпеченням дозвільного порядку ВПП,

організацією повітряного руху, забезпеченням контролю за дотриманням порядку та правил ВПП та/або метеорологічним обслуговуванням на маршруті;

орган обслуговування повітряного руху (орган ОНР) – орган диспетчерського ОНР, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо ОНР;

орган управління повітряним рухом (орган УНР) – орган управління повітряним рухом, на який покладено функції здійснення УНР ПС у визначених зонах (районах) та на маршрутах, що перебувають під його контролем;

основна точка – встановлене географічне місце, яке використовується для визначення траєкторії польоту ПС та для інших потреб навігації і УНР (ОНР);

особливий випадок у польоті – ситуація, яка виникає в польоті внаслідок впливу небезпечних факторів;

перевищення аеродрому – абсолютна висота найвищої точки ЗПС;

перешкода – рельєф місцевості, природні та штучні об'єкти на ній, що становлять небезпеку для повітряного руху;

план використання повітряного простору – узагальнений перелік даних щодо ВПП на визначений період;

план польоту – встановлена інформація, яка надається органам ОНР (відповідним органам УНР), стосовно запланованого польоту або частини польоту ПС;

повітряна обстановка – стан повітряного простору, який характеризується наявністю в ньому відповідних видів діяльності з ВПП, а також заборон і обмежень щодо його використання, взаємним розташуванням ПС та інших матеріальних об'єктів у визначеному районі повітряного простору;

повітряне судно – апарат, що підтримується в атмосфері в результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від

земної поверхні;

повітряне судно-порушник – державне або цивільне повітряне судно, що перетнуло державний кордон без відповідного дозволу компетентного органу або допустило інше порушення порядку ВПП, визначеного Положенням про використання повітряного простору України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 401 (далі – Положення про ВППУ);

повітряний простір обслуговування повітряного руху – частина повітряного простору з літерним позначенням, у межах якого виконуються певні види польотів з установленням для цих польотів відповідних видів ОНР і правил польотів;

повітряний рух – політ повітряних суден або їх рух у зоні маневрування аеродрому;

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

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

політ за приладами – політ, що виконується в умовах, коли просторове положення ПС, його місцезнаходження, а також положення відносно інших матеріальних об'єктів і споруд визначаються екіпажем за пілотажними та навігаційними приладами;

поріг злітно-посадкової смуги – початок ділянки ЗПС, призначеної для приземлення ПС;

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

психоактивні речовини – алкоголь, опіоїди, каннабіоїди, седативні засоби, гіпнотичні препарати, кокаїн, інші психостимулюючі засоби, галюциногени та летючі розчинники, за винятком тютюну та кави;

район польотної інформації (FIR – flight information region) – частина повітряного простору, у межах якого забезпечується польотно-інформаційне

обслуговування та аварійне обслуговування (сповіщення);

район управління повітряним рухом (ATCA/MIL TMA – air traffic control area/military terminal area) – повітряний простір, що простягається від межі, встановленої над земною поверхнею, до встановленої верхньої межі, де управління ПС здійснюється відповідним органом УПР;

район, що перетинає державний кордон – обмеження (або тимчасово зарезервований повітряний простір), встановлене(ий) над державними кордонами для специфічних операційних потреб, що може приймати форму тимчасово відокремленого району або тимчасово зарезервованого району;

регулювання використання повітряного простору – установлення державними уповноваженими органами порядку, правил та процедур організації та ВПП, а також визначення органами ОЦВС умов та порядку ВПП одночасно двома або більше користувачами;

резервування повітряного простору – встановлення тимчасово зарезервованого повітряного простору для виключного або специфічного використання певними категоріями користувачів;

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

розпуск (розділення) групи повітряних суден – маневр, узгоджений між ведучим групи та органом УПР, що застосовується для розділення групового польоту на менші елементи або окремі ПС. Після ідентифікації та безпечного розділення групи менші її елементи або окремі ПС контролюються окремо і отримують окремі відповідні дозволи;

рубіж відходу (повернення) на аеродром – рубіж, віддалений від запасного аеродрому на відстань, за якої ПС може виконати політ і виконати посадку на цьому аеродромі із залишком палива на борту ПС не менше мінімально встановленого;

рубіж передачі управління – рубіж, установлений на маршруті руління або на траєкторії польоту ПС, на якому безпосереднє управління польотом

ПС передається від одного органу УПР (ОПР) іншому;

руліжна доріжка (далі – РД) – встановлена для руління ПС ділянка сухопутного аеродрому, призначена для з'єднання однієї частини аеродрому з іншою;

руління – переміщення ПС по поверхні льотного поля аеродрому за рахунок власної тяги двигуна(ів) (гвинтів), крім етапів виконання зльоту та посадки;

руління повітряне – переміщення ПС над поверхнею аеродрому (зазвичай в умовах ефекту землі) із шляховою швидкістю, як правило, менше ніж 37 км/год (20 вузлів). Фактична відносна висота може змінюватись та в деяких ПС може виникнути необхідність здійснити руління повітрям на висоті більше ніж 8 м (25 футів) над рівнем поверхні землі для зменшення турбулентності, яка виникає в умовах дії ефекту землі, або забезпечення запасу висоти для вантажу на зовнішній підвісці;

смуга повітряних підходів – ділянка приаеродромної території встановлених розмірів, прилегла до порогів злітно-посадкової смуги, над якою ПС здійснюють початковий етап набирання висоти під час зльоту та кінцевий етап зниження під час заходу на посадку. Смуга повітряних підходів є проекцією на поверхню землі обмежувальних поверхонь зльоту та заходу на посадку;

смуга точного приземлення – частина робочої площі ЗПС, призначена для безпечної посадки ПС;

спеціальні завдання – дії за призначенням (оперативно-службові, службово-бойові, службові, в інтересах національної безпеки та оборони), проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, надання термінової медичної допомоги, участь у ліквідації наслідків стихійного лиха;

спеціально виділений маршрут обслуговування повітряного руху для перетинання державного кордону – обмежена за висотою і шириною частина повітряного простору, призначена для перетинання державного кордону ПС;

спеціально встановлені зони та маршрути – постійні або тимчасові зони

та маршрути польотів ПС, які встановлюються для забезпечення специфічних операційних потреб;

структура повітряного простору – визначені (специфічні) частини повітряного простору, призначені для гарантування безпечної та ефективної експлуатації ПС під час виконання польотів та провадження іншої діяльності з ВПП;

тимчасово відокремлений район (TSA – temporary segregated area) – визначений об'єм повітряного простору, тимчасово зарезервованій для виключного використання відповідним користувачем повітряного простору, через який не дозволяється транзит ПС;

тимчасово зарезервований повітряний простір – частина повітряного простору, у межах якої у визначений час може провадитися діяльність, що становить загрозу для виконання польотів авіації або для ВПП в інших цілях;

тимчасово зарезервований район (TRA – temporary reserved area) – визначений об'єм повітряного простору, тимчасово зарезервованій для використання відповідним користувачем повітряного простору, через який може дозволятися транзит ПС за відповідним дозволом;

тиск атмосферний стандартний – атмосферний тиск на середньому рівні моря згідно з параметрами стандартної атмосфери. Числове значення стандартного тиску дорівнює 760 мм рт. ст. (1013,25 гПа (мбар));

тиск на аеродромі – атмосферний тиск на рівні робочого порога ЗПС;

точка передачі контролю – визначена точка, розташована на траєкторії польоту ПС, в якій відповідальність за УПР передається від одного органу УПР іншому;

Украероцентр – головний оперативний орган ОЦВС, повноваження та діяльність якого пов'язані з плануванням, координацією використання, менеджментом повітряного простору та регулюванням повітряного руху;

умови використання повітряного простору – обов'язкові вимоги щодо місця, часу та висоти провадження діяльності з ВПП, інформація про які надається користувачеві органами ОЦВС з метою забезпечення безпеки та

ефективності ВПП;

Центр організації повітряного руху (Центр ОрПР) – оперативний орган ОЦВС, повноваження та діяльність якого пов'язані з ОПР, управлінням ВПП (менеджментом повітряного простору), організацією потоків повітряного руху та метеорологічним обслуговуванням на маршруті;

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

цивільно-військова координація – координація між цивільними та військовими органами, уповноваженими приймати відповідні рішення та узгоджувати відповідні дії стосовно організації ВПП.

Інші терміни, що використовуються в цих Правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про ВППУ, Правилах виконання польотів державної авіації України (далі – Правила ВП ДА), затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527.

II. Державні повітряні судна, аеродроми державної авіації

1. Державні повітряні судна

1. До державних належать повітряні судна, що застосовуються у військовій, прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах внутрішніх справ.

Польоти державних ПС України заборонені, якщо вони не зареєстровані в реєстрі державних повітряних суден України.

До польоту допускаються справні та підготовлені відповідно до завдань ПС.

2. Державні ПС діляться на пілотовані та безпілотні.

Пілотовані ПС – ПС, керування якими здійснюється льотчиком, (пілотом, екіпажем).

Безпілотні ПС – безпілотні літальні апарати (далі – БПЛА) – ПС, керування польотом яких і контроль за якими здійснюється дистанційно за допомогою станції зовнішнього пілота (оператора) БПЛА, розташованої поза ПС (дистанційно кероване ПС), або ПС, що здійснюють польоти автономно за відповідною програмою.

Зовнішній пілот (оператор) БПЛА – особа, яка управляє БПЛА протягом польотного часу.

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

3. Усі ПС, на яких виконуються польоти вночі, повинні мати спеціальне обладнання для таких польотів. Під час польотів вночі на всіх ПС, що знаходяться в повітрі або рухаються по аеродрому, крім ПС, що виконують бойові (спеціальні) завдання, повинні бути увімкнені бортові аеронавігаційні вогні.

4. ПС повинні бути обладнані бортовими засобами об'єктивного контролю, які реєструють параметри польоту.

Для БПЛА допускається встановлення засобів об'єктивного контролю на станції зовнішнього пілота (оператора) БПЛА.

5. Під час виконання польотів на борту пілотованих ПС повинні бути польотні документи, визначені в пунктах 11–13 розділу I Правил ВП ДА.

6. Класифікації повітряних суден наведені в додатку 1 до цих Правил.

2. Аеродроми державної авіації

1. До аеродромів ДА відносяться аеродроми, які належать СДА ЦОВВ та ЗСУ.

Порядок організації та здійснення польотів на аеродромах ДА та аеродромах спільного використання визначається ІВП цих аеродромів.

2. Аеродроми ДА залежно від їх призначення, належності, особливостей географічного розташування, ступеня обладнання та розмірів ЗПС підлягають класифікації відповідно до розділу II Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 17 листопада 2014 року № 811, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 грудня 2014 року за № 1571/26348.

3. Усі аеродроми незалежно від їх належності під час виконання (забезпечення) польотів можуть бути основними та запасними для ПС ДА.

Аеродром, з якого виконується зліт ПС, може бути запасним аеродромом на маршруті або запасним аеродромом для аеродрому призначення.

4. Основною експлуатаційною вимогою до денного маркування ЗПС, РД, місць стоянок ПС і технічних позицій підготовки ПС є забезпечення належної видимості екіпажами ПС порога ЗПС, зони приземлення та маршрутів руління.

5. Типові схеми розміщення засобів зв'язку та РТЗ польотів на аеродромах ДА визначаються згідно з наказом Міністерства оборони України від 21 листопада 2012 року № 770/ДСК, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 13 грудня 2012 року за № 2064/22376.

6. За правильну експлуатацію аеродрому відповідає старший авіаційний начальник аеродрому, а за постійну готовність аеродрому до польотів – один з його заступників.

7. Порядок визначення номера порога злітно-посадкової смуги залежно від магнітного курсу посадки здійснюється згідно з додатком 2 до цих Правил.

III. Класифікація польотів повітряних суден державної авіації

1. Польоти ПС класифікуються за:

видом повітряного руху;

правилами виконання;

умовами виконання в метеорологічних умовах;

кількістю ПС;

часом доби;

висотою виконання;

завданнями.

2. Польоти за видами повітряного руху діляться на:

загальний повітряний рух (GAT);

операційний повітряний рух (OAT).

3. Польоти за правилами виконання діляться на польоти:

за правилами візуальних польотів (далі – ПВП);

за правилами польотів за приладами (далі – ППП).

4. Польоти за умовами виконання в метеорологічних умовах діляться на польоти:

у простих метеорологічних умовах (далі – ПМУ);

у складних метеорологічних умовах (далі – СМУ).

Польоти у ПМУ – польоти при метеорологічних умовах, які виражені у значеннях видимості і параметрах хмарності, за яких польоти виконуються за ПВП (крім польотів під хмарами при низькій хмарності та/або при обмеженій польотній видимості).

До польотів у СМУ належать польоти:

у хмарах, між шарами хмар, за хмарами – при хмарності 7 і більше балів;

над водною поверхнею поза межею видимості берегової смуги;

у стратосфері;

під хмарами та/або при польотній видимості, яка визначена в додатку 4 до Правил ВП ДА.

Метеорологічні умови, за яких бойове застосування вважається виконаним у СМУ, визначаються курсами бойової підготовки, курсами льотної підготовки, програмами підготовки льотного складу, курсами навчально-льотної підготовки тощо (далі – КБП) відповідних родів авіації.

5. Польоти за кількістю ПС діляться на:

одиначні польоти;

групові польоти.

6. Польоти за часом доби діляться на:

денні – у період між сходом та заходом сонця;

нічні – у період між заходом та сходом сонця;

змішані – під час виконання яких у період від зльоту до посадки здійснюється перехід від денного польоту до нічного або навпаки.

7. Польоти за висотою виконання діляться на польоти:

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

на малих висотах – від 200 до 1000 м включно над рельєфом місцевості

або водною поверхнею;

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

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

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

8. Польоти за завданнями діляться на:

бойові польоти (польоти за призначенням) – польоти на виконання бойового завдання (завдання за призначенням);

спеціальні польоти – польоти на виконання завдань, які не передбачені вправами КБП (випробувальні, дослідницькі й експериментальні польоти, обльоти ПС та наземних засобів і систем, контрольні польоти, перегонка ПС, демонстраційні польоти тощо);

навчально-тренувальні польоти – польоти з метою льотного навчання (тренування) постійного льотного складу СДА, ОУА ЦОВВ і ЗСУ та вищих навчальних закладів (далі – ВНЗ), а також слухачів ВНЗ. Вони діляться на ознайомлювальні, показові, вивізні, контрольні, тренувальні, залікові та методичні. Зміст та мета цих польотів визначаються відповідними КБП;

навчальні польоти – польоти для початкового льотного навчання курсантів ВНЗ. Вони діляться на ознайомлювальні, показові, вивізні, контрольні, тренувальні, залікові, екзаменаційні. Зміст та мета цих польотів визначаються відповідними КБП.

IV. Мінімуми при виконанні польотів

1. Загальні положення

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

2. Основними параметрами під час встановлення мінімумів для виконання польотів є:

1) вертикальні складові:

абсолютна висота прийняття рішення (DA – decision altitude) або відносна висота прийняття рішення (DH – decision height);

мінімальна абсолютна висота зниження (MDA – minimum descent altitude) або мінімальна відносна висота зниження (MDH – minimum descent height);

висота нижньої межі хмар;

2) горизонтальні складові:

видимість на ЗПС (RVR – runway visual range) або видимість біля землі (горизонтальна видимість) (VIS – visibility).

3. Абсолютна висота прийняття рішення (DA) або відносна висота прийняття рішення (DH) – абсолютна або відносна висота, встановлена для точного заходу на посадку, на якій повинен бути розпочатий маневр відходу на друге коло у разі, якщо не було встановлено необхідного візуального контакту з орієнтирами для продовження заходу на посадку.

Абсолютна висота прийняття рішення (DA) відлічується від середнього рівня моря, а відносна висота прийняття рішення (DH) – від перевищення порога ЗПС. Необхідний візуальний контакт з орієнтирами означає видимість частини візуальних засобів або зони заходу на посадку протягом часу, достатнього для оцінки командиром екіпажу місця ПС та швидкості його зміни стосовно номінальної траєкторії польоту. Під час польотів на аеродромах, які мають обладнані ЗПС для точного заходу на посадку за категорією III з використанням відносної висоти прийняття рішення (DH), необхідний візуальний контакт з орієнтирами полягає у виконанні процедур, встановлених для конкретних правил та умов польоту. У тих випадках, коли використовуються обидва поняття, застосовують форму – абсолютна або відносна висота прийняття рішення та скорочення DA або DH.

Точний захід на посадку здійснюється за приладами, коли екіпажу ПС відомо про відхилення як від курсу посадки, так і від глісади (точне наведення).

Неточний захід на посадку здійснюється за приладами без використання електронних засобів, що формують глісаду зниження.

ЗПС, обладнані за категоріями I, II або III для точного заходу на посадку, визначаються відповідно до наказу Міністерства оборони України від 21 листопада 2012 року № 770/ДСК, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 13 грудня 2012 року за № 2064/22376.

4. Мінімальна абсолютна висота зниження (MDA) або мінімальна відносна висота зниження (MDH) – абсолютна або відносна висота, вказана на схемі неточного заходу на посадку (схемі заходу на посадку по колу), нижче якої зниження не повинно виконуватися без необхідного візуального контакту з орієнтирами.

Мінімальна абсолютна висота зниження (MDA) відлічується від середнього рівня моря, а мінімальна відносна висота зниження (MDH) – від перевищення аеродрому або порога ЗПС.

5. У кожному конкретному випадку мінімум для зльоту або посадки визначається, виходячи з найбільших значень вертикальних та горизонтальних його складових, а саме:

мінімум аеродрому (вертодрому, постійного ЗПМ) (експлуатаційний мінімум аеродрому);

мінімум ПС;

мінімум командира екіпажу ПС.

6. Для аеродрому та для ПС можуть одночасно встановлюватися різні мінімуми залежно від наявності та справності систем забезпечення польотів, що використовуються (радіотехнічне та світлотехнічне обладнання,

радіомаяки, навігаційні прилади тощо).

2. Мінімум аеродрому

1. Мінімуми аеродрому для зльоту та посадки за приладами і візуально визначаються окремо для:

- напрямків зльоту і посадки;
- засобів забезпечення заходу на посадку;
- типів (категорій) ПС.

2. Експлуатаційний мінімум аеродрому (ЕМА) – обмеження використання аеродрому для зльоту та посадки, яке визначається в мінімально допустимих значеннях дальності видимості на ЗПС (RVR), або видимості (VIS) і висоти прийняття рішення DH (DA), або мінімальної висоти зниження MDH (MDA), а також умовами хмарності, за яких залежно від перешкод, наземних посадкових систем та світлосигнального обладнання аеродрому забезпечується безпека зльоту, заходу на посадку та посадка ПС відповідного типу (категорії) на цьому аеродромі.

3. Значення експлуатаційного мінімуму аеродрому (ЕМА) для зльоту та посадки ПС відповідного типу (категорії) визначається наказом (розпорядженням) начальника (керівника) органу управління авіації ЦОВВ та ЗСУ, у підпорядкуванні яких знаходиться аеродром, але не нижче мінімуму ПС, що вказаний у керівництві з льотної експлуатації (інструкції екіпажу) (далі – КЛЕ) відповідного типу ПС.

4. Мінімум аеродрому для зльоту (експлуатаційний) встановлюється для типів (категорій) ПС як найменш допустимі значення видимості на ЗПС (RVR) або видимості біля землі (VIS) та (за потреби) висоти нижньої межі хмар, які дають змогу безпечно здійснювати зліт ПС відповідного(ї) типу

(категорії) на цьому аеродромі.

Значення мінімуму аеродрому для зльоту залежать від складу і характеристик світлосигнального обладнання для кожного напрямку зльоту.

5. Зліт ПС при мінімумі аеродрому для зльоту виконується за наявності аеродрому посадки (запасного аеродрому), на якому фактичні та прогнозовані метеорологічні умови (висота нижньої межі хмар та видимість біля землі (VIS)) на час прильоту (посадки) не нижче мінімуму командира екіпажу ПС для посадки з урахуванням мінімуму цього аеродрому для посадки.

6. Мінімум аеродрому (експлуатаційний) для посадки – мінімально допустимі значення висоти прийняття рішення DH (DA) або мінімальної висоти зниження MDH (MDA) та видимості на ЗПС (RVR) або видимості біля землі (VIS), що дають змогу безпечно здійснювати посадку ПС відповідного(ї) типу (категорії) на цьому аеродромі.

На аеродромах з радіомаяковою системою посадки (точний захід на посадку) за відсутності інструментальних метеорологічних спостережень за висотою нижньої межі хмар на ближньому привідному радіомаркерному маяку (далі – БПРМ) мінімум аеродрому для посадки збільшується на 30 м за висотою прийняття рішення DH (DA) і на 500 м за видимістю на ЗПС (RVR) або видимістю біля землі (VIS).

На аеродромах без радіомаякової системи посадки (неточний захід на посадку) за відсутності інструментальних метеорологічних спостережень за висотою нижньої межі хмар на БПРМ мінімум аеродрому для посадки за мінімальною висотою зниження MDH (MDA) встановлюється не нижче 200 м і видимістю не менше 2500 м.

7. Значення експлуатаційних мінімумів аеродрому для зльоту та посадки вносяться в ІВП.

3. Мінімум повітряного судна

1. Мінімум ПС – мінімально допустимі значення висоти прийняття рішення DH (DA) (найменшої висоти зниження MDH (MDA)) або висоти нижньої межі хмар та видимості на ЗПС (RVR) або видимості біля землі (VIS), за яких льотно-технічні характеристики ПС відповідного типу та його обладнання дають змогу безпечно виконувати зліт та посадку. Мінімум ПС визначається КЛЕ ПС.

2. Мінімум ПС для зльоту – мінімально допустиме значення видимості на ЗПС (RVR), що дає змогу безпечно здійснювати зліт на ПС відповідного типу. Під час виконання зльоту в СМУ для окремих типів ПС враховується ще й мінімально допустима висота нижньої межі хмар.

3. Мінімум ПС для посадки – мінімально допустимі значення висоти прийняття рішення DH (DA) або найменшої висоти зниження MDH (MDA) та видимості на ЗПС (RVR) або видимості біля землі (VIS), що дають змогу безпечно здійснювати посадку ПС.

4. Мінімум командира екіпажу повітряного судна

1. Мінімум командира екіпажу ПС – мінімально допустимі значення вертикальних та горизонтальних складових, за якими командир екіпажу ПС дозволяється виконувати зліт або посадку.

2. Мінімум командира екіпажу ПС установлюється окремо на кожному типі ПС, до польотів на якому він допущений. Мінімум командира екіпажу ПС не може бути меншим, ніж мінімум ПС, до польотів на якому він допущений.

3. Мінімум командира екіпажу ПС для зльоту – мінімально допустимі значення видимості на ЗПС (RVR) або видимості біля землі (VIS) та (за необхідності) висоти нижньої межі хмар, за яких командиру екіпажу ПС дозволяється виконувати зліт на відповідному типі ПС з урахуванням мінімуму аеродрому для зльоту. Мінімум командира екіпажу ПС для зльоту не може бути меншим, ніж мінімум аеродрому для зльоту відповідного типу ПС.

4. Мінімум командира екіпажу ПС для посадки – мінімальне значення висоти прийняття рішення DH (DA) або висоти зниження MDH (MDA) (висоти нижньої межі хмар під час польотів у СМУ) та видимості на ЗПС (RVR) або видимості біля землі (VIS), за яких командиру екіпажу ПС дозволяється виконувати посадку на відповідному типі ПС.

Якщо на висоті прийняття рішення DH (DA) або найменшій висоті зниження MDH (MDA) командир екіпажу ПС не встановив надійний візуальний контакт з наземними орієнтирами або не визначив положення ПС у просторі і параметри його руху не гарантують безпечної посадки, необхідно негайно виконати маневр відходу на друге коло.

5. Відхід на друге коло – рішення командира екіпажу ПС. Будь-яка особа не має права примушувати командира екіпажу ПС змінювати це рішення.

6. Мінімум командира екіпажу ПС встановлюється залежно від рівня його натренованості після відповідної практичної перевірки в польоті.

V. Дотримання правил польотів

1. Забороняється випускати екіпаж в політ, а екіпажу вилітати:

1) якщо умови запланованого польоту не відповідають рівню

підготовки екіпажу або якщо командир екіпажу ПС не впевнений в успішному виконанні польотного завдання;

2) без передпольотного медичного контролю (огляду), окрім випадків вильоту з тимчасових аеродромів (ЗПМ), на яких відсутній медичний підрозділ або фахівець медичної служби;

3) якщо порушені передбачені Правилами ВП ДА норми відпочинку, нальоту або перевищений стартовий час;

4) при незадовільному стані здоров'я будь-кого з членів екіпажу ПС;

5) при неповному складі льотного екіпажу, за винятком випадків, передбачених Правилами ВП ДА;

6) без встановленої документації, яка повинна бути на борту ПС та особисто у кожного члена екіпажу ПС, або з документацією, оформленою з порушеннями вимог Правил ВП ДА;

7) без затвердженої планової таблиці польотів або польотного листа, за винятком випадків, передбачених Правилами ВП ДА;

8) без запису в польотному листі про надання дозволу на виліт і умов виконання польоту;

9) без метеорологічного забезпечення (обслуговування);

10) при несправності ПС;

11) при обмерзанні ПС;

12) при неправильному завантаженні ПС;

13) з недостатнім запасом палива на борту ПС;

14) з несправною апаратурою радіолокаційного розпізнавання ПС;

15) з несправною апаратурою реєстрації параметрів польоту ПС;

16) без аварійно-рятувальних засобів індивідуального та групового користування, передбачених на цьому типі ПС для певних умов польоту;

17) за відсутності дозволу аеродрому першої посадки на прийом ПС;

18) якщо згідно з прогнозом погоди до моменту прибуття ПС на аеродромі першої посадки і запасному аеродромі очікуються метеорологічні умови, що не забезпечують безпеку посадки;

19) без документів АНІ (виписок з них), а також якщо ці документи не звірені з контрольними примірниками.

2. До початку польоту командир екіпажу ПС повинен ознайомитись з усією наявною інформацією, яка стосується запланованого польоту. Передпольотна підготовка до польоту включає ретельне вивчення аеронавігаційної обстановки, поточних метеорологічних повідомлень і прогнозів погоди з урахуванням вимог щодо аеронавігаційного запасу палива та можливих дій у випадку, коли політ не можна завершити відповідно до поданого плану польоту.

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

4. Командир екіпажу ПС відповідає за керування ПС відповідно до цих Правил.

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

Органи УПР зобов'язані вжити всіх можливих заходів для надання допомоги екіпажу та забезпечення безпеки польотів.

VI. Запобігання зіткненням та бортові вогні повітряних суден

1. Запобігання зіткненням

1. Екіпаж ПС повинен бути максимально уважним, щоб попередити небезпеку зіткнення, незалежно від виду польоту або класу повітряного простору, в якому виконується політ ПС, та під час переміщення ПС по поверхні льотного поля аеродрому.

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

У разі протиріччя між рекомендаціями з уникнення зіткнення, отриманими від ACAS, та вказівками органу УПР екіпажем виконуються рекомендації, отримані від ACAS.

2. ПС не повинно зближуватися з іншим ПС на критичну відстань, щоб не створювати небезпеку зіткнення.

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

Екіпаж ПС, яке відповідно до пунктів 4 – 8 глави 1 цього розділу зобов'язане звільнити шлях іншому ПС, повинен уникати прольоту вище, нижче або попереду іншого ПС. Це правило не поширюється, коли ПС знаходиться на безпечній відстані від іншого ПС і екіпаж враховує вплив турбулентності сліду.

4. Право першочерговості повинно надаватися:

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

санітарному ПС або ПС, на борту якого перебувають важкохворі (важкотравмовані) особи, які потребують негайної медичної допомоги;

ПС, задіяному в операції з авіаційного пошуку та рятування.

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

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

7. ПС, що здійснює обгін, вважається таким, що наближається до іншого ПС з боку хвостової частини по лінії, що утворює кут менше 70 градусів до площини симетрії останнього. У нічний час ПС, що здійснює обгін, знаходиться в такому положенні, коли з нього неможливо розрізнити жодного з лівих або правих аеронавігаційних вогнів ПС, що обганяється.

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

Незалежно від подальшого взаємного розташування ПС одне до одного екіпаж ПС, що обганяє, зобов'язаний виконувати цю вимогу до завершення обгону, дотримуючись безпечного інтервалу.

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

У випадку, коли два або декілька ПС наближаються до аеродрому для виконання посадки, ПС, що знаходиться на більш високому рівні, звільняє шлях ПС, що знаходяться на більш низькому рівні.

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

9. ПС, яке здійснює руління, повинно звільнити шлях ПС, які виконують зліт або готуються до зльоту.

10. У випадку небезпеки зіткнення між двома ПС, що виконують руління, застосовуються такі правила:

при зближенні двох ПС на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічного, кожне ПС зупиняється та за можливості відвертає вправо, дотримуючись безпечного інтервалу (відстань між кінцями крил літаків повинна бути не менше 5 метрів, для вертольотів – не менше одного діаметра несучого гвинта між кінцями лопатей);

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

ПС, що обганяється іншим ПС, користується правом першочерговості, а ПС, що обганяє, повинно дотримуватись безпечного інтервалу.

Командир екіпажу ПС, яке здійснює руління, повинен зупинити ПС та чекати на одному з місць очікування біля ЗПС, якщо немає іншого дозволу від органу УПР.

Командир екіпажу ПС, яке здійснює руління, повинен зупинити ПС та чекати на одній з обмежувальних ліній “СТОП”, де увімкнені вогні, і може продовжувати рух лише після вимкнення цих вогнів.

2. Бортові вогні повітряних суден

1. Технічні характеристики бортових вогнів, які встановлюються на ПС, та технічні умови до них визначаються уповноваженим органом у галузі ДА.

2. Крім випадків, визначених пунктом 3 глави 2 цього розділу, у період між заходом і сходом сонця або в інший період, визначений ОУА, на всіх ПС, що знаходяться в польоті, повинні вмикатися такі вогні:

вогні попередження зіткнення, призначені для привернення уваги до ПС;

аеронавігаційні вогні, призначені для вказування спостерігачу відносної траєкторії польоту ПС (не повинні вмикатися інші вогні, якщо вони можуть бути помилково прийняті за вказані вогні).

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

3. Командир екіпажу ПС має право вимкнути або зменшити інтенсивність будь-яких вогнів, якщо вони:

можуть негативно вплинути на виконання його обов'язків;

можуть осліпити зовнішнього спостерігача;

не передбачаються до використання під час польоту відповідно до пункту 4 глави 2 цього розділу.

4. Порядок використання бортових вогнів під час виконання бойових (спеціальних) польотів та/або польотів на виконання завдань в інтересах державної безпеки та оборони встановлюється ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

VII. Ешелонування

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

2. Мінімальні інтервали вертикального ешелонування встановлюються:

300 м (1000 футів) – нижче ешелону польоту 8850 м (FL 290);

300 м (1000 футів) або 600 м (2000 футів) – між ешелонами польоту 8850 м (FL 290) та 12500 м (FL 410) включно відповідно до встановлених

критеріїв та порядку виконання польотів у повітряному просторі зі скороченим інтервалом вертикального ешелонування – RVSM (reduced vertical separation minimum);

600 м (2000 футів) – вище ешелону польоту 12500 м (FL 410);

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

3. За умови використання систем спостереження УПР для ешелонування ПС, які прямують на одному рівні, встановлюються такі мінімальні інтервали горизонтального ешелонування:

у межах АТСА (MIL TMA) не менше ніж 9,3 км (5 NM);

за межами АТСА (MIL TMA) не менше ніж 18,5 км (10 NM).

Під час виконання польотів стандартних груп ПС зазначені інтервали збільшуються на 1,9 км (1 NM).

4. За умови використання систем спостереження УПР для ешелонування ПС в межах АТСЗ (MIL CTR) на етапах заходження на посадку та зльоту ПС встановлюється мінімальний інтервал 7,4 км (4 NM).

Зазначений інтервал застосовується у разі, якщо:

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

обидва ПС використовують одну ЗПС або паралельні ЗПС, розташовані на відстані менше ніж 760 м (2500 футів) одна від одної;

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

5. У разі неможливості використання систем спостереження УПР застосовується часовий мінімум повздовжнього ешелонування, який становить 15 хвилин та 10 хвилин, якщо навігаційні засоби дають змогу постійно визначати місцеположення та швидкість ПС.

6. У разі неможливості використання систем спостереження УПР в межах ATCZ (MIL CTR) на етапах заходження на посадку та зльоту ПС застосовується зазначений мінімум ешелонування, який становить 2 хвилини.

Цей мінімум застосовується в разі, якщо ПС використовують:

одну й ту саму ЗПС;

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

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

паралельні ЗПС, розташовані на відстані 760 м (2500 футів) або більше одна від одної, якщо ПС, що злітає другим, перетинатиме слід першого ПС на тій самій висоті або менше ніж на 300 м (1000 футів) нижче.

Під час виконання групових польотів у межах ATCZ (MIL CTR) мінімальні часові інтервали між ПС під час розпуску на посадку та заходження на посадку визначаються керівними (методичними) документами ОУА ЦОВВ та ЗСУ залежно від метеорологічних умов, стану ЗПС та рівня підготовки екіпажів.

VIII. Правила витримування та зміни висоти (ешелону) польоту

1. Загальні положення

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

Крейсерські ешелони польоту в повітряному просторі України наведені у додатку 3 до цих Правил.

2. Висота (ешелон) польоту визначається і витримується екіпажем за барометричним висотоміром відповідно до глави 3 цього розділу.

3. У межах АТСА, АТCZ зміна висоти (ешелону) польоту допускається з дозволу відомчого органу УПР, який здійснює УПР.

2. Правила визначення ешелону переходу та найнижчого ешелону польоту

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

Розрахунок ешелону переходу (найнижчого ешелону польоту) визначається за фактичним значенням тиску QNH на аеродромі із забезпеченням вертикального запасу між абсолютною висотою переходу (далі – АВП) та ешелonom переходу, що становить 300 м:

АВП	Атмосферний тиск QNH						
	гПа	від 942,2 до 959,4	від 959,5 до 977,1	від 977,2 до 995,0	від 995,1 до 1013,2	від 1013,3 до 1031,6	від 1031,7 до 1050,3
	мм рт. ст.	від 706,7 до 719,5	від 719,6 до 732,8	від 732,9 до 746,2	від 746,3 до 759,9	від 760,0 до 773,7	від 773,8 до 787,7
3050 м	FL	130	125	120	115	110	105

Якщо два або більше аеродроми розташовані близько один від одного в межах одного АТСА (ТМА), використовується єдиний ешелон переходу для цих аеродромів.

2. Центр ОрПР, що здійснює ОПР в межах відповідного FIR, визначає

найнижчий ешелон польоту, який підлягає використанню в межах FIR.

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

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

3. Правила встановлення шкали барометричного висотоміра

1. Загальні правила:

1) під час польоту за барометричним висотоміром, шкала якого встановлена за атмосферним тиском аеродрому QFE, місцезнаходження ПС у вертикальній площині визначається у величинах відносної висоти від рівня КТА або від рівня робочого порогу ЗПС;

2) під час польоту на АВП або нижче неї за барометричним висотоміром, шкала якого встановлена за атмосферним тиском QNH, місцезнаходження ПС у вертикальній площині визначається у величинах абсолютної висоти;

3) під час польотів вище АВП за барометричним висотоміром, шкала якого встановлена за стандартним атмосферним тиском QNE (760 мм рт. ст.) (1013,25 гПа (мбар)), положення ПС у вертикальній площині визначається в ешелонах польотів;

4) установлення шкали барометричного висотоміра на стандартний атмосферний тиск QNE (760 мм рт. ст.) (1013,25 гПа (мбар)) та зміна відліку висоти від абсолютної висоти до ешелонів польоту і навпаки здійснюються:

при наборі висоти – на АВП;

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

5) під час перетинання перехідного шару положення ПС у вертикальній площині зазначається в процесі набирання висоти ешелонами польоту, а під час зниження – у значеннях абсолютної висоти.

2. Встановлення шкали барометричного висотоміра екіпажем ПС під час зльоту з аеродрому (вертодрому або ЗПМ):

1) перед зльотом екіпаж ПС встановлює на шкалах тиску барометричних висотомірів QFE і перевіряє їх показники шляхом порівняння з відміткою “0”;

2) після зльоту ПС переведення шкал тиску барометричних висотомірів з QFE або QNH аеродрому здійснюється:

на стандартний атмосферний тиск QNE – під час набору висоти та перетинання АВП;

на QNH району – на визначеному рубежі за вказівкою органу УПР під час виходу ПС з району аеродрому (із кола польотів над аеродромом, зони зльоту і посадки);

3) зліт ПС із неконтрольованого аеродрому (ЗПМ) здійснюється за QFE цього аеродрому (ЗПМ) з подальшим переведенням шкал тиску барометричних висотомірів на QNH аеродрому або QNH району. За відсутності інформації про QNH стрілки барометричного висотоміра встановлюються екіпажем ПС на значення перевищення аеродрому (ЗПМ) над рівнем моря.

3. Під час набору висоти (ешелону) на ПС, які мають два або більше висотомірів, переведення шкали барометричного висотоміра на тиск QNH району або на стандартний атмосферний тиск QNE здійснюється спочатку на висотомірі помічника командира екіпажу ПС (штурмана ПС), а після цього – на висотомірі командира екіпажу ПС.

4. Встановлення шкали барометричного висотоміра екіпажем ПС під

час польоту за маршрутом:

1) під час польоту за маршрутом дані для встановлення шкали барометричного висотоміра за мінімальним прогнозованим тиском QNH у межах FIR (QNH району) передаються органом УПР екіпажу ПС при входженні ПС до відповідного FIR, а також у складі дозволів на зниження ПС нижче ешелону переходу (найнижчого ешелону польоту у межах FIR);

2) у разі зміни значення мінімального прогнозованого тиску QNH оновлені дані негайно доводяться органом УПР до відома екіпажів ПС, що виконують політ на АВП або нижче.

5. Під час виконання польоту в районі бойового (спеціального) застосування нижче АВП переведення шкали барометричного висотоміра з QNH району на фактичний атмосферний тиск цього району (і навпаки) здійснюється екіпажем ПС за вказівками керівника польотів в заданому районі (полігоні) на визначеному рубежі його зони відповідальності.

6. Під час заходу на посадку та виконання посадки на аеродромі дані для встановлення шкали тиску барометричного висотоміра передаються екіпажу ПС, що прибуває, у складі дозволів:

1) зі стандартного атмосферного тиску QNE на значення QFE або QNH району (QNH аеродрому) – під час перетинання ешелону переходу;

2) з тиску QNH району на значення QFE або QNH аеродрому – на встановленому рубежі в районі аеродрому (під час входу в коло польотів, заходу з рубежу на відстані до 60 км від початку ЗПС у секторі заходу на посадку з рубежу $\pm 25^\circ$ відносно посадкового курсу, на кінцевому етапі заходу на посадку до FAF (final approach fix – контрольна точка кінцевого етапу заходу на посадку)) або за вказівкою органу УПР.

Дані тиску QFE повідомляються органом УПР.

У разі зміни значення фактичного тиску QFE оновлені дані негайно доводяться відомчим органом УПР до відома екіпажів ПС.

7. Посадка ПС на неконтрольованому аеродромі (ЗПМ) здійснюється за QNH аеродрому або QNH району за контролем висоти по радіовисотоміру. У випадку відсутності інформації про QNH аеродрому (QNH району) екіпаж ПС встановлює на висотомірах значення перевищення аеродрому (ЗПМ) над рівнем моря за допомогою рухомих індексів. Після посадки ПС висотоміри повинні показати “нуль” висоти.

8. Встановлення шкали барометричного висотоміра під час польотів у гірській місцевості.

На аеродромах, розташованих у гірській місцевості, при тиску на аеродромі QFE менше граничного значення, яке може бути встановлене екіпажем ПС на шкалі тиску барометричного висотоміра, польоти виконуються за тиском QNH, для чого необхідно:

1) перед зльотом встановити мінімальний атмосферний тиск, приведений до середнього рівня моря QNH району (QNH аеродрому), та прийняти показники висотоміра за умовний “нуль”. Після зльоту провести набір заданої висоти (ешелону) польоту;

2) під час польотів у районах гірської місцевості зниження ПС за траєкторіями, що задаються органом УПР, здійснювати тільки після прольоту маркованого рубежу на висотах (ешелонах) не нижче безпечних у секторах, визначених ІВП, за наявності радіолокаційного контролю, стійкої роботи бортового навігаційного обладнання та у разі впевненості екіпажу та органу УПР щодо місцезнаходження ПС;

3) під час посадки на гірський аеродром (ЗПМ) орган УПР аеродрому (майданчика) передає на борт ПС значення тиску QNH аеродрому (майданчика) і барометричну висоту аеродрому (порога ЗПС), визначену за допомогою таблиць стандартної атмосфери та за фактичним тиском QFE на аеродромі (ЗПМ). Отримані значення барометричної висоти порога ЗПС аеродрому (ЗПМ) екіпаж ПС встановлює на висотомірах за допомогою рухомих індексів. Після посадки ПС бортові висотоміри повинні показати

“нуль” висоти.

4. Мінімальні висоти польоту

1. Для забезпечення безпеки польотів ПС встановлюються:

мінімальна абсолютна/відносна висота прольоту перешкод у зоні управління повітряним рухом аеродрому (ATCZ);

мінімальна абсолютна/відносна висота прольоту перешкод у районі управління повітряним рухом аеродрому (ATCA);

мінімальна абсолютна/відносна висота прольоту перешкод під час польоту за маршрутом нижче АВП;

мінімальна відносна висота прольоту перешкод у зоні (районі) виконання спеціальних завдань (робіт).

Абсолютна висота прольоту перешкод (OCA – obstacle clearance altitude) або відносна висота прольоту перешкод (OCH – obstacle clearance height) – мінімальна абсолютна висота або мінімальна відносна висота, що використовується для забезпечення витримування відповідних критеріїв прольоту перешкод.

Абсолютна висота прольоту перешкод відлічується від середнього рівня моря, а відносна висота прольоту перешкод – від перевищення аеродрому або порога ЗПС. У разі якщо використовуються обидва поняття, для зручності можливо застосовувати термін “абсолютна/відносна висота прольоту перешкод” та скорочення “OCA/H”. Мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод (MOCA – minimum obstacle clearance altitude) – мінімальна абсолютна висота польоту на визначеній ділянці маршруту, яка забезпечує необхідний запас висоти над перешкодами. Мінімальна відносна висота прольоту перешкод (MOCH – minimum obstacle clearance height) – мінімальна відносна висота польоту на визначеній ділянці маршруту, яка забезпечує необхідний запас висоти над перешкодами. МОС (minimum obstacle clearance) – мінімальний запас висоти над перешкодою.

Розрахунок мінімальної висоти польоту повітряного судна проводиться згідно з додатком 4 до цих Правил.

2. Мінімальна абсолютна/відносна висота польотів у зоні ATCZ аеродрому визначається з таким розрахунком, щоб мінімальний запас висоти над перешкодами (над вищою точкою рельєфу місцевості та контрольною штучною перешкодою на ній) (MOC_{ATCZ}) становив:

під час візуальних польотів (польотів за ПВП) – не менше 100 м;

під час польотів за приладами (польотів за ППП) – не менше 200 м.

3. Мінімальна абсолютна/відносна висота польоту за ППП в районі ATCA аеродрому, за винятком зони ATCZ аеродрому, визначається з таким розрахунком, щоб мінімальний запас висоти над перешкодами (MOC_{ATCA}) був не менше 300 м, а в гірській місцевості – не менше 600 м.

4. Якщо різниця у висотах рельєфу місцевості з урахуванням штучних перешкод на ній у районі ATCA аеродрому не більше 100 м, встановлюється єдина мінімальна абсолютна/відносна висота. У разі більшої різниці визначаються сектори (не більше чотирьох) і мінімальна абсолютна/відносна висота польоту встановлюється для кожного сектору. Межі секторів (кратні 5 градусам) вказуються відносно магнітного меридіана і повинні знаходитись на віддалі не менше 10 км від контрольних перешкод. Висоти контрольних точок рельєфу місцевості та штучних перешкод на ній визначаються відносно порога ЗПС, який має менше перевищення, та округлюються в бік збільшення до значень, кратних 10 м.

5. Мінімальна абсолютна/відносна висота на ділянці маршруту під час польоту за ППП нижче АВП встановлюється з таким розрахунком, щоб мінімальний запас висоти над перешкодами ($MOC_{марш}$) становив:

для бойової авіації:

над рівнинною або пагористою місцевістю і водним простором – 200 м;
у гірській місцевості, коли перевищення місцевості від 900 м до 1500 м, – 300 м, вище 1500 м – 600 м.

для транспортної авіації:

над рівнинною або пагористою місцевістю і водним простором – 300 м;
у гірській місцевості, коли перевищення місцевості від 900 м до 1500 м, – 450 м, вище 1500 м – 600 м.

Польоти на висотах нижче АВП з використанням засобів огинання рельєфу місцевості можуть виконуватися на мінімальних висотах, що встановлюються наказом (розпорядженням) начальника (керівника) відповідного ЦОВВ та ЗСУ.

6. Мінімальні висоти польотів за маршрутами (за винятком виконання зльотів та посадок) визначаються з урахуванням мінімального запасу висоти над перешкодами ($МОС_{\text{марш}}$) у смузі завширшки 50 км (по 25 км в обидва боки від осі маршруту).

У разі наявності безперервного радіолокаційного контролю за польотами ПС у коридорах (на маршрутах) входу (виходу) у район (з району) аеродрому, за маршрутами набору висоти після зльоту і зниження під час заходу на посадку мінімальні висоти польоту можуть визначатись з урахуванням мінімального запасу висоти над перешкодами ($МОС_{\text{марш}}$) у смузі завширшки 20 км – по 10 км в обидва боки від осі маршруту.

7. Мінімальна відносна висота прольоту перешкод у зоні (районі) виконання спеціальних завдань (робіт) визначається з урахуванням мінімального запасу висоти над перешкодами у зоні ($МОС_{\text{зони}}$), що визначається командиром (начальником) або головним (старшим) штурманом САД ДА з урахуванням умов у цій зоні (районі) та рівня підготовки льотного складу.

8. Під час виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті або потрапляння в небезпечні метеорологічні (орнітологічні) умови екіпаж ПС може використовувати значення мінімальних абсолютних висот польоту за ППП, які позначені на аеронавігаційних картах для зон, що обмежені паралелями та меридіанами, з урахуванням характеру місцевості (рівнинна, пагориста або гірська) та мінімального запасу висоти над найвищою перешкодою в цій зоні ($MOC_{зони}$).

9. Мінімальні абсолютні висоти польоту за ППП в зонах, обмежених паралелями та меридіанами геодезичної сітки координат, розраховуються службами АНІ з урахуванням характеру місцевості (рівнинна, пагориста або гірська) та мінімального запасу висоти над найвищою перешкодою в кожній зоні ($MOC_{зони}$) та позначаються на аеронавігаційних картах відповідного масштабу.

Мінімальні абсолютні висоти польоту за ППП в цих зонах використовуються екіпажами ПС:

у разі потрапляння в метеорологічні умови, які не забезпечують подальше пілотування за ПВП на малих і гранично малих висотах, та відхилень від заданих маршрутів більше ніж на 25 км;

під час виникнення особливих випадків (ситуацій) у польоті.

Органи УПР зобов'язані знати значення мінімальної абсолютної висоти польоту за ППП у районі польотів САД ДА (у своїх зонах відповідальності).

IX. Правила польотів

1. Правила візуальних польотів

1. ПВП передбачають дотримання встановлених інтервалів між ПС, а також між ПС та іншими матеріальними об'єктами в повітрі та на наземній (водній) поверхні шляхом візуального спостереження екіпажами ПС та

короткочасної зміни режиму польоту.

2. Польоти за ПВП виконуються з максимальною обачністю усього екіпажу ПС і дозволяються вдень та вночі, в ПМУ та СМУ, під, між та за хмарами, коли просторове положення ПС можна визначити візуально. Під час виконання польотів під хмарами необхідно дотримуватись мінімальної висоти прольоту перешкод. Польоти в гірській місцевості за ПВП вночі дозволяється виконувати за умови обладнання ПС відповідним обладнанням, яке дає змогу виконувати польоти вночі.

3. Польоти за ПВП на аеродромах, не обладнаних світлотехнічними засобами, дозволяється виконувати не раніш як через 30 хвилин після настання світанку і не пізніше ніж за одну годину до настання темряви.

4. Під час польоту за ПВП обхід перешкод, що спостерігаються за курсом ПС і перевищують висоту його польоту, проводиться справа від перешкод на відстані не менше 500 м.

5. Під час польотів ПС на курсах, що перетинаються на одній висоті (ешелоні), їхні командири зобов'язані в разі спостереження ПС зліва – зменшити, а справа – збільшити висоту польоту так, щоб різниця висот забезпечувала безпечне розходження ПС.

6. Якщо змінити висоту неможливо (хмарність, політ на мінімальній висоті або інші обмеження), командири зобов'язані, відвернувши ПС, забезпечити їх безпечне розходження. У процесі маневру розходження екіпаж кожного ПС зобов'язаний постійно спостерігати за іншим ПС.

7. У разі ненавмисного зближення ПС на зустрічних курсах на одній висоті кожен командир екіпажу повинен відвернути своє ПС вправо для їх

розходження лівими бортами.

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

якщо план польоту був поданий – повідомити відповідний орган УПР про необхідні зміни, які потрібно внести до поточного плану польоту;

подати в установленому порядку план польоту відповідному органу УПР та отримати дозвіл до переходу на політ за ППП у межах зон та районів УПР аеродромів ДА.

2. Правила польотів повітряних суден за приладами

1. Польоти за ППП виконуються вдень і вночі відповідно до цих Правил.

2. Польоти за ППП виконуються з повним використанням можливостей усього складу пілотажного та прицільно-навігаційного комплексів, яким обладнано ПС, відповідно до КЛЕ ПС та під радіолокаційним контролем органами УПР.

3. Політ за ППП у візуальних метеорологічних умовах може виконуватися або за рішенням командира екіпажу ПС, або за вказівкою органу УПР.

4. Польоти за ППП забороняються в разі відсутності радіолокаційного контролю (далі – РЛК).

5. Правила польотів ПС з комплексним застосуванням ПВП та ППП:

польоти з комплексним застосуванням ПВП та ППП в одному польоті виконуються під РЛК;

рішення про використання правил польотів приймає командир екіпажу ПС, про що інформує орган УПР, який здійснює управління польотом ПС, за умови забезпечення безпеки від зіткнення з іншими ПС;

примушувати командира екіпажу ПС до переходу від польоту за ППП до польоту за ПВП забороняється.

3. Правила аеродромних польотів

1. Польоти в районі аеродрому виконуються відповідно до ІВП, яка є основним документом з організації та забезпечення польотів на аеродромі.

Польоти на аеродромі забороняються, якщо:

немає затвердженої ІВП;

не внесено відомості в ІВП, документи АНІ про зміни стану аеродрому, порядку роботи засобів зв'язку та РТЗ польотів, порядку виконання польотів тощо;

не опубліковано відповідні сповіщення NOTAM (notice to airman – повідомлення для пілотів).

2. Висота польоту по колу (у межах зони ATCZ) повинна бути кратною 100 м, але не нижче абсолютної/відносної висоти прольоту перешкод (ОСА/Н), що розраховується згідно з додатком 4 до цих Правил.

Зміна траєкторії польоту по колу або обгін ПС із внутрішнього боку кола можуть бути дозволені органом УПР аеродрому тільки ПС, які виконують позачергову посадку.

Під час виконання польотів по колу обганяти однотипні ПС забороняється. Більш швидкісні ПС можуть обганяти менш швидкісні тільки до третього розвороту на безпечних інтервалах.

Екіпаж ПС, яке має швидкість польоту по колу більше 300 км/год, зобов'язаний виконати захід на посадку незалежно від метеорологічних умов із застосуванням засобів зв'язку та РТЗ польотів, за винятком випадків, коли

захід на посадку без застосування радіотехнічних засобів передбачений польотним завданням.

Під час виконання польоту в межах зарезервованого повітряного простору командир екіпажу ПС або ведучий групи повинен витримувати місцеположення свого ПС в зоні з урахуванням обов'язкових безпечних дистанцій з метою виключення виходу ПС за межі активованої зони.

3. Відхід від аеродрому і вихід на аеродром в ПМУ і СМУ здійснюються за схемами, встановленими ІВП (схеми виходів і підходів у район аеродрому наводяться в документах АНІ).

В окремих випадках вихід і вхід у район аеродрому під час виконання польотів за планом бойової підготовки (підготовки до дій за призначенням) виконуються згідно зі схемами виконання вправ КБП, затвердженими командиром авіаційної частини та узгодженими з відповідним Центром ОрПР.

4. Посадка ПС забороняється шляхом подачі команди екіпажу ПС по радіостанції, вогнями заборони посадки, якщо вони передбачені схемою світлосигнального обладнання, або ракетою червоного кольору.

4. Польоти за маршрутами

1. Маршрути польотів не повинні перетинати траєкторії набору висоти і зниження на аеродромах, а також директриси стрільб та напрямки заходів на ціль у районах полігонів.

2. Маршрут польоту прокладається з урахуванням буферних зон елементів структури повітряного простору.

3. Перетинання маршрутів ОПР виконується в горизонтальному

польоті на узгодженій(ому) висоті (ешелоні), в узгодженому місці, в узгоджений час із забезпеченням безпечних інтервалів.

4. Під час прольоту районів аеродромів (спеціально встановлених та активованих зон у районах аеродромів) екіпаж зобов'язаний установити радіозв'язок з органом УПР цих аеродромів та органом УПР, у районі (зоні, секторі) відповідальності якого знаходиться ПС, і доповісти ешелон (висоту), курс і розрахунковий час прольоту району аеродрому (активованих зон).

5. Командир екіпажу ПС під час виконання завдань із використанням ЗПМ зобов'язаний підтримувати радіозв'язок з керівником польотів на аеродромі (пункті управління найближчого аеродрому) та інформувати його про місцезнаходження свого ПС, розрахунковий час посадки і зльоту та про тимчасове припинення зв'язку.

5. Перельоти повітряних суден

1. Перельоти ПС виконуються за маршрутами ОПР та поза ними на встановлених висотах (ешелонах).

Вибір ешелону (висоти) проводиться з урахуванням тактико-технічних даних і обладнання ПС, витрати палива, польотного завдання, метеорологічних умов, рельєфу місцевості, повітряної і орнітологічної обстановки за маршрутом польоту.

Польоти поза межами маршрутів ОПР проводяться не нижче мінімальної висоти прольоту перешкод із заданими безпечними (лінійними або часовими) інтервалами.

2. Дозвіл на виліт командирі екіпажу ПС (старшому групи) дає старший авіаційний начальник аеродрому вильоту, а дозвіл та умови на ВПП видає відповідний Центр ОрПР.

Дозвіл та умови ВПП із зазначенням у польотному листі часу вильоту, аеродрому посадки, ешелону польоту, часу та дати видачі умов на переліт командир екіпажу ПС (старший групи) отримує в авіаційного диспетчера аеродрому або від відповідного Центру ОрПР у разі виконання польоту з неконтрольованого аеродрому (ЗПМ).

Якщо в період між отриманням дозволу на виліт і вильотом ПС обстановка змінилася (погіршилися метеоумови тощо) та не відповідає умовам на виліт, орган УПР повідомляє про це екіпаж. Командир екіпажу ПС аналізує обстановку, що склалася, та приймає рішення щодо подальшого вильоту.

У разі затримки вильоту більше ніж на 20 хвилин від узгодженого часу вильоту командир екіпажу ПС зобов'язаний отримати повторний дозвіл на виліт. Повторний дозвіл і метеорологічну інформацію дозволяється одержувати по радіо або через інші засоби зв'язку.

3. Прийом ПС дозволяється проводити тільки в разі відповідності метеорологічних умов на аеродромі посадки мінімуму командира екіпажу ПС, але не нижче мінімуму цього аеродрому.

4. Екіпаж ПС у разі отримання команди від органу УПР (органу ОПР) або старшого на борту ПС про виконання польоту на запасний аеродром зобов'язаний виконати політ на вказаний аеродром.

5. Особливості виконання повітряних перевезень, перельотів і перегонки наведені в главі 1 розділу IX Правил ВП ДА.

6. Правила виконання польотів повітряних суден у зоні з особливим режимом ВПП

1. Польоти в зоні з особливим режимом ВПП виконуються відповідно

до Положення про ВППУ та цих Правил.

2. Польоти ПС, не обладнаних засобами зв'язку, у зоні з особливим режимом ВПП забороняються.

3. До виконання польотних завдань у зоні з особливим режимом ВПП без перетинання державного кордону України наказом командира авіаційної частини допускаються екіпажі після вивчення ними особливостей польотів у цьому районі та перевірки знання цих особливостей.

4. Екіпаж ПС в процесі підготовки до польоту в зоні з особливим режимом ВПП (вздовж державного кордону України) зобов'язаний вивчити і твердо знати:

точне нанесення на польотній карті державного кордону України і прикордонної смуги в цьому районі;

рельєф місцевості і характерні радіолокаційні та візуальні орієнтири;
розташування і порядок роботи засобів зв'язку і радіонавігації,
значення обмежувальних пеленгів;

порядок ведення радіозв'язку і обміну інформацією з органами УПР;
метеорологічну обстановку на маршруті польоту;
правила і порядок відновлення орієнтування в разі його втрати;
порядок дій у разі виникнення особливих умов і особливих випадків у польоті.

5. Екіпажі, які виконують польоти в зоні з особливим ВПП, повинні мати на борту польотну карту встановленого масштабу з нанесеними лініями державного кордону України (забороненої зони), прикордонної смуги та вказанням обмежувальних пеленгів (азимутів).

6. Польоти ПС, які не обладнані системою радіолокаційного

розпізнавання (крім випадків, зазначених у заявці на політ), а також які не мають двостороннього радіозв'язку з органом УПР, у зоні з особливим режимом ВПП забороняються.

7. У зоні з особливим режимом ВПП вимушені відхилення від маршруту польоту здійснюються від державного кордону вглиб території України з негайною доповіддю про це органу УПР, який здійснює безпосереднє управління польотом ПС.

У разі якщо вимушене відхилення від маршруту польоту може призвести до порушення державного кордону України, командир екіпажу ПС зобов'язаний припинити виконання завдання, прийняти рішення про повернення на аеродром вильоту або виконання посадки на найближчому запасному аеродромі з негайною доповіддю про це органу УПР, який здійснює управління польотом цього ПС.

7. Групові польоти

1. Польоти групою виконуються відповідно до цих Правил та згідно з умовами ВПП, наданими відповідними органами ОЦВС.

2. Груповий політ – політ, в якому беруть участь кілька ПС, які виступають як єдине ПС стосовно навігації і повідомлень про місцезнаходження, а також отримання дозволів від органів УПР.

3. Груповий політ виконується стандартною або нестандартною групою ПС.

Стандартна група ПС – група ПС, що виконують спільне завдання (далі – група), в якій кожне ведене ПС (група, елемент групи) знаходиться на відстані (у межах) не більше ніж 1,85 км (1 морська миля) по горизонталі та 30 м (100 футів) по вертикалі від ведучого ПС.

Нестандартна група ПС – група, що виконує політ поза параметрами стандартної групи. Для виконання польоту нестандартної групи необхідно отримати дозвіл органу УПР.

4. Виконання групових польотів передбачає:

узгодження дій між командирами екіпажів ПС, які планують виконувати груповий політ;

отримання ведучим дозволу на виліт і узгодження порядку вильоту групи та її побудови у відповідного органу УПР згідно з визначеними умовами ВПП;

повідомлення органу УПР ведучим групи під час кожного встановлення первинного контакту на новій частоті про груповий політ та кількість ПС у групі;

використання бортового прийомовідповідача ВОРЛ та бортової системи попередження зіткнень (ACAS) (за умови обладнання ними ПС) тільки на ПС ведучого стандартної групи ПС відповідно до вказівки органу УПР;

завчасну координацію діяльності, пов'язаної з польотами нестандартної групи ПС, з відповідним Центром ОрПР;

прийняття рішення щодо дозволу або заборони виконання польоту нестандартної групи за межами району аеродрому відповідним Центром ОрПР, який визначає особливі умови його виконання;

використання кожним ведучим елемента нестандартної групи або, якщо в елементі групи перевищено межі для стандартної групи, – кожним командиром екіпажу ПС цієї групи бортового прийомовідповідача ВОРЛ відповідно до вказівки органу УПР.

5. До збору групи орган УПР відповідає за дотримання мінімального встановленого ешелонування між ПС групи (елементами групи).

Ведучий групи, переконавшись у зборі групи за доповідями ведених

або візуально, подає команду “Група в зборі” або “MARSA” та з цього моменту відповідає за дотримання безпечних дистанцій між ПС (елементами групи) у групі.

6. Команда “MARSA” (Military Authority Assumes Responsibility for Separation of Aircraft) означає, що ведучий відповідної групи відповідає за ешелонування ПС у групі, які виконують політ як операційний повітряний рух.

7. Побудова групи під час контрольованого польоту передбачає застосування органом УПР стандартних критеріїв ешелонування між окремими ПС, що бажають приєднатися до групи, доти, доки ведучий групи не візьме на себе відповідальність за дотримання безпечної дистанції між відповідними ПС.

8. Обов’язком органу УПР залишається забезпечення встановленого ешелонування між ПС, які виконують груповий політ (беруть участь в операціях MARSA), та іншими ПС, що виконують польоти за ППП.

9. Розпуск групи під час контрольованого польоту передбачає: повідомлення ведучим групи органу УПР перед запланованим розпуском про те, як буде розпускатися група на окремі ПС (елементи групи), а також про заплановану послідовність розпуску групи; отримання ПС (елементами групи) кодів прийомовідповідей ВОРЛ від органу УПР.

Розпуск групи виконується відповідно до визначених умов ВПП та з дозволу відповідного органу УПР, за виключенням непередбачуваних випадків.

До розпуску групи командир екіпажу кожного ПС (ведучий елемента групи) відповідає за дотримання безпечних дистанцій між ПС.

Після розпуску групи орган УПР відповідає за дотримання безпечних дистанцій за умови встановлення між ПС (елементами групи) мінімального безпечного ешелонування.

10. У разі втрати ведучого командир екіпажу веденого ПС для забезпечення безпеки польоту повинен для уникнення потенційного зіткнення в повітрі негайно встановити безпечні дистанції та інтервали між ПС.

Ведений у разі втрати візуального (іншого) контакту з ведучим або неспроможності триматися в групі з інших причин повинен негайно:

доповісти ведучому групи;

виконати встановлені процедури відповідно до свого польотного положення в групі;

за потреби перейти до польоту за ППП;

відновити власну навігацію.

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

ведучий групи передає сигнал “ЛИХО” та якнайшвидше повідомляє про це відповідний орган УПР;

ведений, який втратив ведучого, встановлює на бортовому прийомовідповідачі ВОРЛ код згідно з вказівкою відповідного органу УПР.

11. Особливості виконання групових польотів викладено у главі 14 розділу IX Правил ВП ДА.

8. Польоти над водною поверхнею

1. Під час польотів над акваторією моря, інших великих водоймищ екіпаж ПС зобов'язаний знати берегову лінію, розташування і режим роботи берегових (острівних) світло- і радіомаяків, порядок використання бортових

радіотехнічних (супутникових) засобів навігації, правила приводнення з парашутом (за їх наявності) і вимушеної посадки ПС на воду, а також правила користування індивідуальними та груповими рятувальними плавзасобами.

2. Порядок висіння вертольота над водною поверхнею встановлюється КБП родів авіації, КЛЕ ПС.

3. Особливості виконання польотів над водною поверхнею наведені у главі 1 розділу IX Правил ВП ДА.

9. Польоти в умовах гірської місцевості

1. Під час перетинання гірського хребта командир екіпажу ПС зобов'язаний враховувати наявність висхідних і низхідних повітряних потоків.

2. Виконання польоту за ПВП в ущелинах і гірських долинах дозволяється за умови, якщо наявність перешкод не потребує від екіпажу виходу за експлуатаційні обмеження ПС (виконання маневру з великими значеннями крену і тангажу, збільшення тяги двигуна (двигунів)).

3. У разі якщо після зльоту неможливо виконати набір мінімальної висоти прольоту перешкод (нижнього ешелону польоту) до встановленого рубежу, набір висоти здійснюється над аеродромом за встановленою схемою.

4. Під час польоту за ППП зниження ПС нижче нижнього ешелону дозволяється виконувати тільки після прольоту встановленого рубежу початку зниження за умови знання екіпажем ПС точного його місцезнаходження.

5. За відсутності безперервного РЛК або нестійкої роботи бортового навігаційного обладнання, нестійкого двостороннього радіозв'язку зниження ПС нижче мінімальної висоти прольоту перешкод (нижнього ешелону) з подальшим заходом на посадку за встановленою схемою дозволяється виконувати тільки після входження ПС у зону дії засобів РТЗ аеродрому та визначення його місцезнаходження.

Х. Польоти в несприятливих метеорологічних умовах

1. Загальні положення

1. Несприятливими вважаються метеорологічні умови, внаслідок яких підвищується загроза безпеці польотів. До них належать обмерзання, грозова діяльність, бовтанка (турбулентність), підвищена електрична активність атмосфери, зсув вітру, струминна течія, пилові бурі тощо.

2. Несприятливі для польоту ПС умови вказуються у прогнозах погоди, а також доводяться метеорологічною службою до осіб, що організовують польоти, екіпажів ПС та відповідних органів УПР, які зобов'язані вжити всіх заходів для виключення потрапляння ПС у ці умови.

3. У разі виникнення загрози безпеці польоту на заданій(ому) висоті (ешелоні) командир екіпажу ПС має право негайно змінювати висоту польоту з доповіддю органу УПР та дотриманням необхідних заходів безпеки.

4. Особливості виконання польотів при небезпечних явищах погоди наведені у главі 18 розділу IX Правил ВП ДА.

2. Польоти в умовах обмерзання

1. Польоти в умовах обмерзання дозволяється виконувати тільки на ПС, що мають систему протиобмерзання. Виконувати політ з несправною або невіммкненою системою протиобмерзання забороняється.

2. У разі виявлення обмерзання в польоті командир екіпажу ПС зобов'язаний вжити заходів, передбачених КЛЕ ПС, доповісти відповідному органу УПР про інтенсивність обмерзання та змінити висоту (ешелон) польоту. Інтенсивність обмерзання вважається слабкою, якщо відкладення льоду на передній крайці крила відбувається зі швидкістю не більше 0,5 мм/хв, помірною – від 0,5 до 1 мм/хв, сильною – більше 1 мм/хв.

3. У разі якщо обмерзання загрожує безпеці польоту, командир екіпажу ПС вживає всіх можливих заходів для негайного виходу з небезпечної зони з доповіддю відповідному органу УПР, який зобов'язаний з урахуванням повітряної обстановки забезпечити ПС необхідні умови польоту. Командиру екіпажу вертольота у разі потрапляння в такі умови дозволяється виконувати посадку на майданчик, вибраний з повітря.

3. Польоти в умовах грозової діяльності

1. З метою попередження потрапляння в купчасто-дощові і потужно-купчасті хмари командир екіпажу ПС зобов'язаний перед вильотом вивчити прогноз погоди, в польоті постійно контролювати метеорологічну обстановку візуальним спостереженням, а також використовувати метеорологічну інформацію органів УПР, доповіді екіпажів інших ПС, дані бортових РТЗ виявлення грозових осередків.

2. Орган УПР зобов'язаний інформувати ПС, що знаходяться під його безпосереднім управлінням, про характер хмарності, розташування грозових осередків, напрямки їх зміщення та забезпечувати обхід вказаним ПС зон

грозових осередків, купчасто-дощової та потужно-купчастої хмарності.

3. У разі прийняття рішення про виліт із перетинанням зони грозової діяльності командир екіпажу ПС повинен враховувати:

- характер грози (внутрішньомасова або фронтальна);
- розташування і переміщення грозових осередків, можливі маршрути їх обходу;
- необхідність додаткової заправки палива.

За наявності в прогнозі погоди фронтальної грози за маршрутом польоту командир екіпажу ПС приймати рішення про виконання польоту нижче мінімальної висоти забороняється.

4. При підході ПС до зони грозової діяльності і сильних зливових опадів командир екіпажу ПС оцінює можливість продовження польоту, приймає рішення про обхід зони грозової діяльності і зливових опадів або слідування на запасний аеродром (повернення на аеродром вильоту), погодивши свої дії з органом УПР.

ПС забороняється навмисно входити в купчасто-дощову (грозову), потужно-купчасту хмарність та сильні зливові опади, за винятком польотів за спеціальним завданням.

5. Польоти за ППП у зоні грозової діяльності і сильних зливових опадів без наявності бортових радіолокаційних станцій (далі – РЛС) або за відсутності наземного радіолокаційного контролю забороняються.

6. У разі виявлення в польоті купчасто-дощових (грозових) і потужно-купчастих хмар бортовими РЛС дозволяється обходити ці хмари на віддалі не менше 15 км від ближньої межі відмітки хмари на екрані РЛС. Перетинання фронтальної хмарності з окремими грозовими осередками може проводитися в тому місці, де відстань між межами відміток хмар на екрані

РЛС не менше 50 км (обхід – між відмітками, посередині).

Обхід купчасто-дощових (грозових) і потужно-купчастих хмар на заданій(ому) висоті (ешелоні) допускається тільки з дозволу органу УПР.

7. Під час польотів за ПВП у разі візуального виявлення потужно-купчастих і купчасто-дощових (грозових) хмар, що примикають до грозових осередків, дозволяється обходити їх на заданому ешелоні(ій) (висоті) на безпечній віддалі не менше 10 км. Проліт між двома хмарами допускається, якщо відстань між ними не менше 30 км.

8. У разі прийняття рішення про обхід купчасто-дощових (грозових) або потужно-купчастих хмар зверху екіпаж ПС оцінює за допомогою бортової РЛС можливість своєчасного набору висоти з урахуванням:

практичної стелі ПС;

швидкопідйомності ПС;

запасу швидкості ПС;

точності визначення верхньої межі (перевищення) хмар.

У всіх випадках політ над купчасто-дощовими (грозовими) або потужно-купчастими хмарами здійснюється з перевищенням не менше 500 м.

9. Польоти під купчасто-дощовими (грозовими) і потужно-купчастими хмарами за ПВП дозволяються в разі крайньої необхідності тільки вдень без входу в зону зливових опадів. При цьому мінімальний запас висоти над перешкодами (МОС) залежно від умов польоту повинен бути не менше мінімальних запасів висот, які вказані в главі 7 додатка 4 до цих Правил, а вертикальна відстань від ПС до нижньої межі хмар повинна бути не менше 200 м.

10. У разі неможливості обійти купчасто-дощову (грозову) і потужно-купчасту хмарність командир екіпажу ПС за узгодженням з органом УПР

зобов'язаний припинити виконання польотного завдання і слідувати на запасний аеродром або аеродром вильоту.

11. У разі ненавмисного потрапляння ПС у купчасто-дощову (грозову), потужно-купчасту хмарність і сильні зливові опади командир екіпажу ПС зобов'язаний вжити заходів щодо негайного виходу з них.

Під час контрольованого польоту свої дії екіпаж ПС узгоджує з органом УПР.

4. Польоти в умовах бовтанки (турбулентності повітря)

1. Під час організації польотів вибір маршруту і висоти польоту повинен виключати проліт ПС через відомі зони сильної бовтанки.

Бовтанка вважається слабкою, якщо приріст перевантаження ПС у польоті досягає значень не більше $\pm 0,5$ g, помірною – до $\pm 1,0$ g, сильною – більше $\pm 1,0$ g. Під час посадки ПС бовтанка вважається слабкою при значеннях до $\pm 0,3$ g, помірною – до $\pm 0,4$ g, сильною – більше $\pm 0,4$ g.

2. У разі потрапляння в сильну бовтанку командир екіпажу ПС доповідає про це відповідному органу УПР і вживає заходів щодо виходу із зони сильної бовтанки, а за неможливості виходу – здійснює посадку на запасному аеродромі або на аеродромі вильоту.

Перед входом у зону можливої бовтанки або в разі раптового потрапляння в зону сильної бовтанки екіпаж ПС перевіряє, чи пристебнуті пасажирів (особовий склад, що перевозиться) до крісел прив'язними ремнями.

3. У разі потрапляння ПС у зону сильної бовтанки, яка загрожує безпеці польоту, командир екіпажу ПС має право змінити висоту (ешелон) польоту з дотриманням заходів безпеки польотів.

Під час контрольованого польоту свої дії екіпаж ПС узгоджує з органами УПР.

4. Вертикальні вихори (смерчі), пов'язані з купчасто-дощовими хмарами, видимі візуально, необхідно обходити на віддалі не менше 30 км від їх видимих бокових меж.

Проходити над вертикальними вихорами (смерчами) забороняється.

5. Під час польотів за ПВП у гірській місцевості на висотах менше 900 м і потрапляння ПС у зону сильної бовтанки командир екіпажу повинен вивести ПС з цієї зони з набором висоти та одночасною доповіддю органу УПР.

5. Польоти в умовах підвищеної електричної активності атмосфери

1. Виникнення електризації найбільш імовірно в шарі хмар у діапазоні температур від 5 °С до –10 °С.

Ознаками сильної електризації ПС є:

шум і тріск у навушниках;

хаотичні коливання стрілок радіокомпасів;

іскріння на склі кабіни льотного екіпажу і світіння на крайках крил, яке може спостерігатись у темний час доби.

2. У разі появи ознак підвищеної електричної активності атмосфери командир екіпажу ПС доповідає органу УПР і за узгодженням з ним вживає заходів щодо виходу з такої зони з урахуванням вимог КЛЕ ПС. При цьому рекомендується виключити одну командну радіостанцію, а вночі, крім того (у разі осліплення), збільшити ступінь освітлення кабіни екіпажу.

3. Зміну висоти польоту в зонах підвищеної електризації

рекомендується виконувати з підвищеною вертикальною і зменшеною поступальною швидкістю польоту, дотримуючись вимог КЛЕ ПС.

Після виходу з одного шару хмар до входу в інший виконується горизонтальний політ тривалістю 5–10 секунд.

4. У випадку ураження ПС атмосферним електричним розрядом екіпаж ПС зобов'язаний:

доповісти органу УПР про факт ураження ПС розрядом, метеоумови, місце і висоту польоту;

контролювати параметри роботи двигунів;

перевірити роботу радіобладнання і пілотажно-навігаційного обладнання;

за можливості оглянути ПС з метою виявлення пошкоджень;

у разі виявлення відмов і несправностей діяти відповідно до КЛЕ ПС.

6. Польоти в умовах зсуву вітру

1. Під час виконання польотів в умовах зсуву вітру екіпаж ПС зобов'язаний:

1) на зльоті і посадці:

збільшити розрахункову швидкість польоту, не перевищуючи обмежень, встановлених КЛЕ ПС;

здійснювати підвищений контроль за зміною поступальної і вертикальної швидкостей, перебуваючи в готовності до своєчасного усунення відхилень від розрахункових параметрів і заданої траєкторії польоту, що виникають;

2) під час заходу на посадку негайно виконувати процедуру відходу на друге коло з використанням злітного режиму та слідувати на запасний аеродром, якщо вертикальна швидкість зниження на відстані 4 км і менше від робочого порога ЗПС збільшилась від розрахункової на 3 м/с і більше або для

витримування заданої траєкторії зниження потрібне збільшення режиму роботи двигунів вище номінального.

2. Зліт і захід на посадку в умовах сильного зсуву вітру забороняються.

7. Польоти в умовах пилової бурі

1. У разі зустрічі з пиловою бурею командир екіпажу ПС зобов'язаний доповісти про це органу УПР, обійти її або пройти над нею.

2. У разі непередбаченого потрапляння в пилову бурю командир екіпажу ПС, який виконує політ за ПВП, зобов'язаний перейти на політ за ППП або вийти з пилової бурі, доповівши про це і про умови польоту відповідному органу УПР, та в подальшому діяти за його вказівками.

Під час контрольованого польоту свої дії екіпаж ПС узгоджує з органами УПР.

3. Польоти на малих і гранично малих висотах через зони пилової бурі забороняються.

4. Зліт та посадка в умовах пилової бурі забороняються.

Командиру екіпажу вертольота в разі зустрічі з пиловою бурею та за неможливості уникнути її дозволяється виконати посадку на майданчик, вибраний з повітря.

XI. Польоти в умовах складної орнітологічної обстановки

1. Перед прийняттям рішення про виліт командир екіпажу ПС зобов'язаний враховувати інформацію органу УПР та авіаційного метеорологічного органу (підрозділу) про орнітологічну обстановку в районі

аеродрому і на маршруті польоту.

2. Перед виконанням зльоту, отримавши інформацію від органу УПР про ускладнення орнітологічної обстановки, командир екіпажу ПС зобов'язаний оцінити можливість виконання польоту.

Зліт у цих умовах проводиться із ввімкненими фарами та бортовою РЛС (за її наявності) в режимі, що забезпечує огляд простору за напрямком зльоту.

3. У разі виявлення на траєкторії польоту ПС птахів екіпаж ПС здійснює заходи для обходу їх стороною або над ними.

4. Під час підходу ПС до аеродрому посадки після отримання інформації від органу УПР про складну орнітологічну обстановку або в разі візуального виявлення птахів екіпажу необхідно:

підвищити обачність;

ввімкнути (випустити) фари;

ввімкнути бортову РЛС (за її наявності), встановити нахил антени, що забезпечує огляд простору за напрямком польоту;

підвищити контроль за параметрами роботи двигуна (двигунів);

за потреби здійснити відхід на друге коло.

ХІІ. Особливі випадки в польоті

1. Загальні положення

1. До особливих випадків у польоті належать:

потрапляння ПС у небезпечні метеорологічні явища, до польотів у яких екіпаж не підготовлений;

втрата орієнтування;

втрата просторового орієнтування;
незаконне втручання;
поранення або раптове погіршення стану здоров'я членів екіпажу ПС, пасажирів (особового складу, що перевозиться);
небезпечне зближення ПС у повітрі;
відмова систем (агрегатів) або обладнання ПС;
пожежа на ПС;
відмова двигуна (двигунів);
втрата стійкості, керованості, порушення цілісності конструкції ПС;
втрата радіозв'язку;
відмова радіолокаційних засобів УПР та засобів РТЗ на аеродромі посадки;
вимушена посадка ПС за межами аеродрому;
вимушене покидання ПС;
незаплановане повернення з авіаційними засобами ураження на борту.

2. Порядок дій екіпажів і органів УПР в особливих випадках у польоті, не вказаних у цих Правилах, визначається в КЛЕ ПС та ІВП ДА. Члени екіпажу під час виконання дій в особливих випадках у польоті зобов'язані доповідати про них командирі екіпажу ПС.

3. У разі виникнення нестандартної ситуації дії екіпажу ПС повинні забезпечити:

надійне пілотування ПС;
аналіз ситуації з метою убезпечення польоту ПС;
проведення відповідних заходів для успішного завершення польоту;
інформування (за першої нагоди) органу УПР про ситуацію, що склалася.

У разі ускладнення ведення радіозв'язку на основному каналі управління використовується визначений порядок маневру каналами

радіозв'язку.

4. Екіпаж ПС, що зазнало аварії, використовує будь-які наявні в його розпорядженні засоби для привернення уваги, повідомлення про своє місцезнаходження та отримання допомоги. Порядок використання цих засобів визначають ОУА ЦОВВ та ЗСУ.

У разі якщо продовження польоту не є безпечним для екіпажу ПС і пасажирів (особового складу, що перевозиться), командир екіпажу ПС має право прийняти рішення про виконання вимушеної посадки або покидання ПС у повітрі, якщо екіпаж ПС і пасажирів (особовий склад, що перевозиться) забезпечені індивідуальними засобами рятування.

У разі вимушеної посадки екіпаж ПС (за можливості) до приземлення (приводнення) веде радіообмін із наземними (корабельними) пунктами управління (інформує їх про ситуацію).

Засоби автоматичної передачі сигналів пеленгації (за наявності) та аварійний радіомаяк повинні бути постійно ввімкненими.

У разі аварійної ситуації з ПС і необхідності його покидання командир екіпажу ПС залишає його останнім, якщо інший порядок не визначено КЛЕ ПС.

5. Сигнал “ЛИХО” (“MAYDAY”) та відповідний код системи вторинної радіолокації вмикається за рішенням командира екіпажу ПС або за вказівками органу УПР у разі виникнення загрози безпеці польоту, життю та здоров'ю пасажирів (особового складу, що перевозиться) та екіпажу, а також у випадках, обумовлених у цих Правилах, Правилах ВП ДА та КЛЕ ПС.

Сигнал “ЛИХО” подається у випадках:

відмови двигуна (двигунів);

пожежі на ПС;

втрати стійкості, керованості, порушення цілісності конструкції ПС;

втрати радіозв'язку;

втрати орієнтування;
 нападу на екіпаж, пасажирів (особовий склад, що перевозиться);
 вимушеної посадки за межами аеродрому;
 вимушеного покидання ПС.

Сигнал “ЛИХО” передається на робочій частоті каналу УПР, а також на міжнародних аварійних частотах 121,5 МГц (243,0 МГц) у радіотелефонному режимі, а у разі запиту про допомогу морських служб – на частотах 2182 кГц або 4125 кГц в радіотелефонному режимі.

На ПС, оснащених бортовими прийомовідповідачами та/або спеціальною апаратурою, у тому числі яка дає змогу передавати сигнал “ЛИХО”, командиром екіпажу ПС включається відповідний режим.

В умовах аварійної ситуації, втрати радіозв'язку або незаконного втручання за наявності на ПС прийомовідповідача ВОРЛ командиром екіпажу ПС встановлюються коди 7700, 7600, 7500 відповідно.

Для передачі інформації про аварійні ситуації або іншої термінової інформації ПС, оснащене передатчиком ADS-C, може використовувати аварійний режим та/або режим терміновості в таких випадках:

аварійна ситуація;
 відмова зв'язку;
 незаконне втручання;
 мінімальний залишок палива;
 медична проблема.

6.3 метою своєчасного надання допомоги екіпажам і пасажиром (особовому складу, що перевозиться) ПС, які зазнали або зазнають лиха, органами УПР організовується цілодобове прослуховування частоти 121,5 МГц та здійснюється оповіщення авіаційних допоміжних центрів пошуку і рятування (далі – АДЦПР) підрайонів пошуку і рятування єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування (далі – ЄСПАРПР).

7. Особливості виконання польотів у разі втрати просторового орієнтування, вимушеної посадки ПС за межами аеродрому та вимушеного покидання ПС наведено в розділі X Правил ВП ДА.

2. Втрата орієнтування

1. Заходи з недопущення випадків втрати орієнтування в польоті, дії екіпажу ПС та органів УПР у разі втрати орієнтування встановлюються чинним законодавством.

2. У разі втрати орієнтування командир екіпажу ПС зобов'язаний:

подати сигнал “ЛИХО”;

передати по радіо сигнал “ПОЛЮС”;

доповісти органу УПР про втрату орієнтування, залишок палива та умови польоту;

з дозволу органу УПР зайняти найвигіднішу висоту для виявлення ПС наземними радіотехнічними засобами та економічної витрати палива;

застосувати найбільш ефективний в цих умовах (рекомендований для цього району польотів) спосіб відновлення орієнтування, узгоджуючи свої дії з органами УПР;

перевірити координати місця ПС за останніми достовірними показниками прицільно-навігаційного комплексу (обладнання), записи фактичного режиму польоту (курс, швидкість, час польоту) від останньої оцінки місцеположення ПС на карті та навігаційні розрахунки; установчі дані прицільно-навігаційного комплексу (обладнання) і працездатність курсових приладів;

за наявності прийомовідповідача ВОРЛ встановити на ньому код 7700.

3. У разі втрати орієнтування зниження нижче мінімальної висоти прольоту перешкод, встановленої для цього району польотів, забороняється.

4. У разі втрати орієнтування поблизу державного кордону командир екіпажу ПС повинен негайно взяти курс від державного кордону вглиб території України.

У прикордонній смузі виконувати маневри для відновлення орієнтування забороняється.

5. Для виведення ПС на аеродром посадки може використовуватися ПС-лідер, що забезпечуватиме надійну навігацію цього ПС.

6. У разі втрати орієнтування під час групового польоту командир (ведучий) групи ПС запитує ведені екіпажі про місцезнаходження групи. Отримавши від ведених дані про місцезнаходження, командир (ведучий) групи ПС уточнює своє місце. Якщо й після цього орієнтування не відновлено, він зобов'язаний передати управління групою своєму заступнику або одному з ведених, що знає місцезнаходження свого ПС.

Заміна ведучого групи ПС, що втратив орієнтування, не знімає з нього відповідальності за результат польоту групи.

7. Орган УПР, отримавши доповідь від командира екіпажу ПС про втрату орієнтування або встановивши факт втрати орієнтування за іншими даними, після виявлення ПС зобов'язаний:

доповісти за підпорядкованістю на вищий командний пункт;

надати допомогу екіпажу з відновлення орієнтування, вивести його на заданий маршрут польоту або аеродром посадки;

оповістити АДЦПР підрайону пошуку і рятування ЄСПАРПР.

8. У контрольованому повітряному просторі після відновлення орієнтування екіпаж ПС погоджує подальші дії з органом УПР. Залежно від умов, що склалися (характеру завдання на політ, метеорологічної обстановки, запасу палива, часу доби), приймається одне з таких рішень:

продовження виконання польоту;
повернення на аеродром вильоту;
виконання вимушеної посадки на найближчому аеродромі або в іншому безпечному місці.

9. У разі якщо відновити орієнтування не вдалося, командир екіпажу ПС, не допускаючи повного витрачання палива, повинен виконати посадку на будь-якому аеродромі або вибраному з повітря майданчику до настання темряви.

Якщо вимушену посадку виконати неможливо або екіпаж не впевнений в її безпеці, необхідно покинути ПС, завчасно доповівши про своє рішення органу УПР.

3. Незаконне втручання

1. Екіпаж ПС, під час акту незаконного втручання на його борту, зобов'язаний:

подати сигнал “ЛИХО”;

за наявності прийомовідповідача ВОРЛ встановити код 7500;

будь-якими способами спробувати повідомити орган УПР про напад (свій позивний, місцезнаходження (координати), висоту, курс польоту), а також про будь-які відхилення від визначеного завдання на політ (плану польоту), спричинені цими обставинами;

використовувати всі свої права, передбачені нормативно-правовими актами у галузі авіації.

2. Під час акту незаконного втручання та якщо екіпаж ПС не в змозі повідомити орган УПР про цей інцидент, командир екіпажу ПС повинен намагатися продовжувати політ на заданому курсі та висоті (ешелоні) польоту до того моменту, коли з'явиться нагода повідомити орган УПР.

3. У випадку, коли ПС, що зазнає незаконного втручання, вимушене відхилитися від заданого маршруту або змінити висоту (ешелон) польоту без можливості встановлення радіотелефонного зв'язку з органом УПР, командир екіпажу ПС зобов'язаний:

намагатись передати попередження на аварійній частоті та інших відповідних частотах, за сприятливих обставин використовувати інше обладнання (бортові прийомовідповідачі, засоби зв'язку тощо);

за можливості продовжувати політ на висоті (ешелоні), що відрізняється від заданої(го) висоти (ешелону) польоту за ППП на 150 м, – у районі, де застосовується мінімум вертикального ешелонування в 300 м, та на 300 м – у районі, де застосовується мінімум вертикального ешелонування в 600 м.

4. У разі отримання від екіпажу ПС сигналу лиха всі органи УПР зобов'язані вжити необхідних заходів з надання допомоги екіпажу, який зазнав лиха, та оповістити регіональний координаційний центр пошуку і рятування єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

Органу УПР, якщо у нього є підстави вважати, що ПС зазнало незаконного втручання, але екіпаж про це не доповів, забороняється здійснювати запит про факт втручання відкритим текстом.

Орган УПР повинен забезпечити першочерговість дій відносно цього ПС і звести до мінімуму можливість конфліктних ситуацій між ним та іншими ПС.

4. Поранення або раптове погіршення стану здоров'я членів екіпажу повітряного судна, пасажирів (особового складу, що перевозиться)

1. У разі раптового погіршення стану здоров'я командира екіпажу ПС або його поранення виконання польоту припиняється та здійснюється посадка на запасному або найближчому придатному для посадки цього типу

ПС аеродромі (ЗПМ), а у випадках, коли неможливо виконати посадку, екіпаж повинен покинути ПС, діючи відповідно до вимог глави 3 розділу X Правил ВП ДА.

У разі поранення або різкого погіршення стану здоров'я командира екіпажу ПС з подвійним управлінням його обов'язки виконує помічник командира екіпажу ПС (другий льотчик (пілот)).

2. У разі раптового погіршення стану здоров'я (поранення) члена екіпажу або пасажирів (особового складу, що перевозиться) командир екіпажу ПС зобов'язаний організувати надання йому первинної медичної допомоги та залежно від обстановки прийняти рішення про зміну висоти, продовження або припинення польоту.

3. Органи УПР, отримавши доповідь про припинення польоту у зв'язку з раптовим погіршенням стану здоров'я (пораненням) члена екіпажу або пасажирів (особового складу, що перевозиться), зобов'язані:

забезпечити екіпаж необхідною інформацією залежно від прийнятого командиром екіпажу ПС рішення;

надавати відповідні рекомендації;

забезпечити роботу аеронавігаційних засобів;

надавати екіпажу ПС допомогу для найшвидшого та безпечного завершення польоту;

забезпечити вихід ПС на найближчий аеродром, його позачергову посадку;

оповістити АДЦПР підрайону пошуку і рятування ЄСПАРПР;

організувати надання медичної допомоги постраждалому після посадки ПС.

5. Небезпечне зближення ПС у повітрі

1. Заходи забезпечення безпеки польотів ПС, спрямовані на виключення небезпечних зближень і зіткнень ПС у повітрі, визначені главою 1 розділу VI цих Правил.

2. Командир екіпажу ПС негайно доповідає відповідному органу УПР через наявні засоби зв'язку про небезпечне зближення ПС у повітрі.

3. Після посадки командир екіпажу ПС якнайшвидше доповідає відповідному органу УПР про всі обставини небезпечного зближення ПС у повітрі з використанням установлених форм доповіді.

6. Відмова систем (агрегатів) або обладнання повітряного судна

1. У разі відмови систем (агрегатів) або обладнання ПС, що потребує зміни польотного завдання (плану польоту), у тому числі вимушеної посадки, командир екіпажу ПС зобов'язаний:

доповісти органу УПР;

діяти згідно з КЛЕ ПС для здійснення заходів щодо усунення несправності;

залежно від обстановки прийняти рішення щодо продовження чи припинення виконання польотного завдання.

2. У разі знеструмлення ПС за відсутності бортових резервних джерел електроживлення або неможливості їх використання командир екіпажу ПС зобов'язаний:

під час польоту за ПВП здійснити посадку на найближчому аеродромі або на майданчику, вибраному з повітря;

під час польоту за ППП (за можливості) перейти на політ за ПВП, а коли немає впевненості в безпеці такого переходу, але є технічна можливість продовження польоту на своєму(ій) ешелоні (висоті), слідувати в район за

умовами візуального польоту.

3. Орган УПР, отримавши повідомлення про відмову систем (агрегатів) або обладнання ПС, зобов'язаний:

визначити місцезнаходження ПС;

вжити заходів щодо виключення випадків зближення ПС, що терпить лихо, з іншими ПС;

надати екіпажу допомогу відповідно до обстановки і характеру відмови, контролюючи політ ПС;

негайно сповістити орган УПР аеродрому посадки для приведення в готовність аварійно-рятувальних підрозділів і засобів та оповістити АДЦПР підрайону пошуку і рятування ЄСПАРПР;

використовувати можливість організації лідирування ПС для надання необхідної допомоги та забезпечення більш безпечних умов посадки.

7. Пожежа на повітряному судні

1. У разі виникнення пожежі на ПС командир екіпажу ПС зобов'язаний:

здійснити екстрене зниження;

діяти згідно з КЛЕ для здійснення заходів щодо ліквідації пожежі;

подати сигнал “ЛИХО”;

за наявності прийомовідповідача ВОРЛ встановити на ньому код 7700;

доповісти про пожежу органу УПР;

припинити виконання польотного завдання та в найкоротший термін виконати посадку на найближчому аеродромі.

2. Орган УПР, отримавши повідомлення про пожежу на ПС, зобов'язаний:

визначити місцезнаходження ПС;

контролюючи його політ, надати екіпажу допомогу відповідно до обстановки;

негайно привести в готовність аварійно-рятувальні сили та засоби аеродрому посадки та оповістити АДЦПР підрайону пошуку і рятування ЄСПАРПР.

8. Відмова двигуна (двигунів)

1. У разі відмови двигуна (двигунів) на ПС командир екіпажу ПС діє відповідно до вимог КЛЕ.

2. Командиру екіпажу ПС з одним двигуном рекомендується в разі відмови двигуна на зльоті (за відсутності тяги) на висотах до 100 м здійснити вимушену посадку, за можливості уникаючи зіткнення з перешкодами.

3. У разі відмови двигуна (двигунів) на ПС з кількома двигунами командир екіпажу ПС залежно від ситуації повинен:

подати сигнал “ЛИХО” та за наявності прийомовідповідача ВОРЛ встановити на ньому код 7700;

виконати посадку на аеродромі зльоту або продовжити політ до найближчого аеродрому незалежно від його належності та здійснити посадку на ньому в найкоротший термін;

злити частину палива або скинути вантаж для забезпечення можливості продовження (поліпшення умов) польоту;

використовувати будь-який режим працюючих двигунів;

у разі неможливості продовження польоту врахувати умови виконання посадки та здійснити посадку за межами аеродрому, керуючись вимогами глави 2 розділу X Правил ВП ДА.

4. Орган УПР, отримавши повідомлення про відмову двигуна (двигунів) на ПС, зобов'язаний:

визначити місцезнаходження ПС;

контролюючи його політ, надати екіпажу допомогу відповідно до обстановки і характеру відмови;

негайно привести в готовність аварійно-рятувальні сили та засоби аеродрому посадки та оповістити АДЦПР підрайону пошуку і рятування ЄСПАРПР.

9. Втрата стійкості, керованості, порушення цілісності конструкції повітряного судна

1. У разі втрати стійкості, керованості, порушення цілісності конструкції ПС командир екіпажу ПС діє відповідно до вимог КЛЕ ПС, за можливості подає сигнал “ЛИХО” та за наявності прийомовідповідача ВОРЛ встановлює на ньому код 7700.

2. Якщо ситуація, що відбулася на ПС, не передбачена КЛЕ ПС, командир екіпажу ПС діє відповідно до обстановки, що склалася, використовуючи досвід та можливості кожного члена екіпажу ПС з метою безпечного завершення польоту.

10. Втрата радіозв'язку

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

2. При втраті радіозв'язку командир екіпажу ПС зобов'язаний:
подати сигнал “ЛИХО”;

періодично позначати ПС натисканням кнопки “ЗНАК” (“ОПОЗНАВАНИЕ”);

вжити заходів до відновлення зв’язку з органом УПР безпосередньо або через інші ПС, використовуючи всі наявні засоби;

за потреби використовувати аварійну частоту 121,5 МГц;

залежно від обстановки продовжити або припинити виконання завдання;

у разі наявності прийомовідповідача ВОРЛ встановити код 7600;

для прийому команд використовувати автоматичний радіокомпас (апаратуру приладового наведення).

3. У разі втрати радіозв’язку екіпаж ПС у всіх випадках продовжує передачу встановлених доповідей про своє місцезнаходження, дії, умови польоту, використовуючи для прийому команд усі наявні на ПС радіозасоби.

4. Якщо відновити радіозв’язок не вдалося, командир екіпажу ПС повинен припинити виконання польоту та здійснити посадку на аеродромі вильоту (призначення) або на найближчому аеродромі.

5. У разі втрати радіозв’язку після зльоту командир екіпажу ПС виконує політ за схемою, вказаною в збірнику АНІ для цього аеродрому (ІВП), а за її відсутності – виконує політ за схемою двома розворотами на 180° і здійснює посадку на аеродромі вильоту.

При втраті радіозв’язку на етапі набору висоти до заданої(го) висоти (ешелону) командир екіпажу ПС має право здійснити посадку на аеродромі вильоту за встановленою схемою зниження і заходу на посадку.

6. У разі втрати радіозв’язку ПС після набору заданої(го) висоти (ешелону) у районі аеродрому подальший політ виконується на висотах (ешелонах), встановлених схемою повітряного руху на цьому аеродромі.

Політ у районі аеродрому та захід на посадку виконуються з дотриманням плану польоту (перельоту) та ІВП (для екіпажів, які здійснюють переліт, – вимог документів АНІ) з максимальною обачністю.

7. У разі якщо радіозв'язок втрачено під час виконання польоту нижче АВП, політ виконується на встановленій раніше органом УПР висоті.

8. У разі втрати радіозв'язку на маршруті польоту ПС повернення на аеродром вильоту виконується згідно з планом польоту. Вхід у район аеродрому посадки здійснюється за встановленою схемою на заданій(ому) висоті (ешелоні) для ПС із втраченим радіозв'язком, доведеною на передпольотних вказівках, або по вхідних коридорах, що не збігаються з коридорами виходу, відповідно до документів АНІ.

9. У випадках, коли виконати посадку на аеродромі вильоту після зльоту не є можливим (через несприятливі метеорологічні умови або з інших причин), командир екіпажу ПС приймає рішення слідувати на аеродром призначення за схемою відходу з набором заданого(ї) (заявленого(ї) в плані) ешелону (висоти) польоту або на запасний аеродром. Політ виконується з таким розрахунком, щоб прибуття ПС на аеродром посадки відбулося в передбачений планом польоту час або в розрахунковий час, про який екіпаж ПС доповідав органу УПР, але (за можливості) не пізніше ніж через 30 хвилин після розрахункового часу.

У разі втрати радіозв'язку після набору заданої(го) висоти (ешелону) подальший політ на аеродром призначення або на розташований по маршруту прямування запасний аеродром виконується на цій висоті (цьому ешелоні).

10. У разі втрати радіозв'язку на етапі зниження командир екіпажу ПС зобов'язаний зайняти встановлену(ий) раніше органом УПР висоту (ешелон)

і виконати політ на аеродром посадки на цій висоті (цьому ешелоні) з подальшим заходом на посадку за встановленою схемою.

За неможливості здійснити посадку на аеродромі призначення командир екіпажу ПС має право прийняти рішення про прямування на запасний аеродром на спеціально встановлених для польотів без радіозв'язку ешелонах 4250 м (FL 140) або 4550 м (FL 150) залежно від напрямку польоту.

11. Зниження і захід на посадку на основному або запасному аеродромі у разі втрати радіозв'язку командир екіпажу ПС зобов'язаний виконувати згідно з даними, зазначеними в документах АНІ, дотримуючись максимальної обачності. Відхід з маршруту на аеродром посадки здійснюється за встановленою для цього аеродрому схемою. За відсутності таких даних у документах АНІ для запасного аеродрому зниження для заходу на посадку дозволяється виконувати від траверзу привідної радіостанції запасного аеродрому.

12. За відсутності можливості провести посадку на аеродромі призначення після перерваного заходу на посадку (відходу на друге коло) командир екіпажу ПС слідує на запасний аеродром за схемою відходу з набором не менше мінімальної висоти або встановленого для польоту без радіозв'язку ешелону 4250 м (FL 140), 4550 м (FL 150) залежно від напрямку польоту.

Зниження для заходу на посадку на запасному аеродромі здійснюється після прольоту радіотехнічного засобу, на якому заснована опублікована схема заходу на посадку.

13. У разі втрати радіозв'язку під час польоту за ПВП командир екіпажу ПС, уникаючи потрапляння в складні метеорологічні умови, слідує на аеродром призначення за ПВП на заданій(ому) висоті (ешелоні). Під час польоту під хмарами, якщо дозволяє висота, вхід у хмари забороняється.

Якщо неможливо продовжувати політ на аеродром призначення за ПВП, командир екіпажу ПС слідує на запасний аеродром, погода якого сприятлива для посадки за ПВП, та повідомляє про своє прибуття орган УПР за допомогою доступних засобів передачі інформації, не чекаючи підтвердження про прийом інформації органом УПР.

14. У разі втрати радіозв'язку під час польоту за ППП командир екіпажу ПС оцінює можливість переходу на політ за ПВП та приймає рішення про слідування на аеродром призначення чи запасний аеродром або про повернення на аеродром вильоту.

Під час польоту за приладами необхідно ретельно дотримуватися встановленої(го) висоти (ешелону), режиму і профілю польоту.

15. Під час польоту без радіозв'язку вночі екіпаж повинен позначати місцезнаходження ПС періодичним включенням посадкових фар або миганням бортових аеронавігаційних вогнів. Під час заходу на посадку на четвертому розвороті або після прольоту дальнього привідного радіомаркерного маяка (далі – ДПРМ) екіпаж ПС позначає своє ПС та запитує посадку миганням аеронавігаційних вогнів (фар) або пуском білої ракети.

16. Про втрату радіозв'язку з ПС орган УПР, що здійснює управління ПС, доповідає на командний пункт вищого рівня, взаємодіючому органу УПР, указуючи при цьому тип ПС, позивний екіпажу, висоту (ешелон) польоту, залишок палива, передбачуваний район місцезнаходження, час зльоту і втрати радіозв'язку.

17. Орган УПР для відновлення радіозв'язку з екіпажем і забезпечення безпеки польоту зобов'язаний:

ввімкнути всі засоби зв'язку та РТЗ польотів для виявлення ПС і

контролю за його польотом, на основі отриманої інформації про місцезнаходження ПС, яке слідує без радіозв'язку, забезпечити безпеку польотів інших ПС;

використовувати всі канали зв'язку, у тому числі канал привідної радіостанції (апаратуру приладового наведення), канали зв'язку інших органів УПР, а також радіозв'язок через ПС, що знаходяться в повітрі;

продовжувати передавати команди екіпажу, а впевнившись у їх виконанні, – керувати польотом ПС;

оповістити АДЦПР підрайону пошуку і рятування ЄСПАРПР;

подати команду керівнику польотами на запасному аеродромі (аеродромі посадки при перельотах) на вмикання всіх засобів зв'язку та РТЗ польотів для безперервного контролю за ПС, яке слідує без радіозв'язку;

звільнити екіпажу ПС висоту (ешелон), яка (який) призначена(ий) для польоту в разі відмові радіозв'язку;

за 15 хвилин до розрахункового часу прибуття ПС, яке слідує без радіозв'язку, у районі аеродрому посадки – звільнити коло польотів від інших ПС;

уважно стежити за повітряною обстановкою (особливо вночі та в складних метеорологічних умовах), інформувати екіпажі ПС, що знаходяться в зоні відповідальності, про місцезнаходження ПС, яке слідує без радіозв'язку, та подавати їм команди для забезпечення безпеки польоту;

у разі потреби вислати ПС-лідер для виведення ПС, яке слідує без радіозв'язку, на свій або запасний аеродром;

уночі під час підходу ПС, яке слідує без радіозв'язку, до четвертого розвороту або до ДПРМ ввімкнути посадкові прожектори;

за можливості залучати всі органи УПР за маршрутом слідування ПС.

18. У разі відмови наземних засобів зв'язку відповідні органи УПР вживають заходів щодо відновлення зв'язку з використанням резервних і дублюючих засобів (каналів) або передають управління ПС іншому органу

УПР.

11. Відмова радіолокаційних засобів управління повітряним рухом та засобів радіотехнічного забезпечення на аеродромі посадки

1. У разі отримання повідомлення від органу УПР про відмову засобів радіолокації в районі польотів та засобів РТЗ посадки на аеродромі командир екіпажу ПС дотримується режиму польоту відповідно до плану польоту. Члени екіпажу ПС дотримуються максимальної обачності (радіообачності).

2. У разі відмови засобів РТЗ на аеродромі посадки і неможливості за метеорологічних умов провести візуальну посадку на цьому аеродромі орган УПР цього аеродрому направляє ПС на запасний аеродром.

За неможливості відходу на запасний аеродром (недостатня кількість палива, несправність авіаційної техніки тощо) за рішенням командира екіпажу ПС та з дозволу керівника польотів можливо провести посадку при фактичній погоді нижче мінімуму погоди для посадки цього ПС згідно з пунктом 6 глави 18 розділу IX Правил ВП ДА.

3. Під час взаємодії органів УПР передбачається:

застосування інтервалів ешелонування, передбачених цими Правилами, у разі відсутності РЛК;

інформування екіпажів ПС, що знаходяться в зоні відповідальності відповідного органу УПР, та суміжних органів УПР про відмову радіолокаційних засобів та про повітряну обстановку, що склалася.

12. Незаплановане повернення повітряних суден з авіаційними засобами ураження на борту

1. Перед посадкою ПС з авіаційними засобами ураження (далі – АЗУ)

на борту на будь-якому аеродромі державної або цивільної авіації, на якому не проводяться процедури роботи з такими засобами, командир екіпажу ПС повинен належним чином повідомити орган УПР (орган ОНР) про всі обставини, що склалися.

2. Після посадки на аеродром зльоту командир екіпажу ПС здійснює руління у визначену зону огляду та розряджання (зняття) АЗУ, а в разі посадки на іншому (запасному) аеродромі командир екіпажу ПС запрошує інструкції з руління до призначеної безпечної зони для стоянки, при цьому за можливості слід уникати руління через зони або позиції, перебування в яких може створити загрозу особовому складу (персоналу) або обладнанню аеродрому.

3. Перед тим як залишити ПС, командир екіпажу ПС повинен упевнитися в тому, що наземний персонал поінформований про наявність АЗУ на борту ПС та має відповідну підготовку для розряджання (зняття) АЗУ.

4. За необхідності командир екіпажу ПС повинен запросити допомогу в найближчій авіаційній частині та забезпечити відповідні заходи для охорони ПС до прибуття кваліфікованого авіаційного персоналу.

ХІІІ. Управління повітряним рухом

1. Загальні положення

1. УПР ДА здійснюється відповідно до чинного законодавства.

2. УПР ДА здійснюється органами УПР САД (СДА) ЦОВВ та ЗСУ у повітряному просторі, до якого належать:

зони та райони УПР відповідних органів УПР (ATCZ/MIL CTR, ATCA/MIL TRA) на аеродромах ДА та аеродромах спільного використання;

тимчасово зарезервований повітряний простір та інші спеціально встановлені зони і маршрути;

заборонені зони, зони обмеження польотів та небезпечні зони, де здійснюються польоти державних ПС.

3. Основними завданнями УПР є забезпечення своєчасного виконання екіпажами ПС польотних завдань, дотримання вимог безпеки польотів при ефективному ВПП.

4. УПР повинно бути безперервним, надійним і оперативним.

Команди (вказівки), які подаються органом УПР по радіо, та доповіді (відповіді) екіпажів ПС повинні бути стислими, чіткими, зрозумілими і відповідати правилам і фразеології радіообміну, які встановлюються КБП.

5. Функції та структури відомчих органів УПР, права та обов'язки посадових осіб цих органів визначаються чинним законодавством.

6. Управління повітряним рухом ПС включає:

планування та координацію діяльності ДА з ВПП;

безпосереднє управління польотами (повітряним рухом) ПС;

контроль за дотриманням порядку ВПП та режимів польотів ПС.

2. Планування та координація діяльності державної авіації з використання повітряного простору

1. Планування та координація повітряного руху ДА в повітряному просторі України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними

договорами України покладена на Україну, здійснюються Украероцентром, Центрами ОрПР у взаємодії з органами УПР ЦОВВ та ЗСУ.

2. Порядок подання заявок на ВПП, надання дозволів на ВПП, умов ВПП здійснюється відповідно до вимог Положення про ВППУ та Інструкції зі складання заявок на використання повітряного простору під час планування проведення відповідного виду діяльності, затвердженої наказом Міністерства оборони України і Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 жовтня 2009 року № 518/1063, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 17 листопада 2009 року за № 1086/17102.

3. Порядок введення заборон та обмежень ВПП визначається Положенням про ВППУ.

4. Дозвіл на виліт ПС дає командир авіаційної частини (старший авіаційний начальник аеродрому вильоту) або інша посадова особа, визначена ПВП ДА, у разі:

готовності аеродромів вильоту, посадки і запасних аеродромів;
готовності ПС та екіпажу до виконання польоту у відповідних умовах;
наявності дозволу на ВПП, який надається відповідним Центром ОрПР (Украероцентром).

5. У невідкладних випадках, передбачених пунктами 1 – 5 частини другої статті 24 Повітряного кодексу України, дозвіл на виконання польоту ПС надається пунктами управління ЗСУ, регіональними управліннями Державної прикордонної служби України, Головним авіаційним координаційним центром з пошуку та рятування Державної служби України з надзвичайних ситуацій, пунктом управління авіації Національної гвардії України у порядку, передбаченому Положенням про ВППУ.

6. Під запланованим часом початку польотів (вильоту ПС) розуміється час, вказаний у заявці на ВПП (плані польоту) або за потреби скоригований Украероцентром, Центром ОрПР за узгодженням з органом УПР аеродрому.

7. Органи УПР проміжних (запасних) аеродромів посадки зобов'язані повідомити Центри ОрПР, у зоні відповідальності яких вони розташовані, про рішення старших авіаційних начальників аеродромів про прийом ПС не пізніше ніж через 20 хвилин з моменту отримання запиту про прийом.

Причинами відмови в прийомі ПС, що виконує політ згідно з добовим планом ВПП, можуть бути лише:

небезпечні метеорологічні умови;

неготовність аеродрому;

відсутність попереднього погодження щодо прийому та забезпечення цього ПС на аеродромі.

У разі якщо після надання згоди на прийом ПС аеродром вийшов з ладу або метеорологічні умови не дають змоги прийняти ПС, старший авіаційний начальник аеродрому зобов'язаний негайно повідомити про це Центр ОрПР, у зоні відповідальності якого розміщений аеродром.

8. Під час вильоту ПС з аеродрому (вертодрому або ЗПМ), що не має наземних засобів зв'язку з органом УПР, командир екіпажу ПС, використовуючи наявні на борту засоби радіозв'язку, після зльоту здійснює запит і отримує дозвіл та умови ВПП від органу УПР безпосередньо або через інші ПС, що знаходяться в повітрі. У цьому разі командир екіпажу ПС сповіщає про час та місце зльоту найближчий орган УПР, який передає цю інформацію відповідному Центру ОрПР.

3. Безпосереднє управління польотами (повітряним рухом)

1. Безпосереднє управління польотами полягає в передачі екіпажам ПС

умов польоту, команд та інформації в процесі виконання ними польотних завдань. Органи УПР, що здійснюють управління польотами (повітряним рухом), постійно контролюють виконання екіпажами заданого режиму польоту та команд, що подаються.

2. Умови, видані на політ (час, висота та маршрут), повинні точно дотримуватися екіпажами ПС і можуть бути змінені тільки з дозволу органу УПР, який здійснює безпосереднє управління цим польотом, за винятком випадків, вказаних у пункті 4 розділу V цих Правил.

3. Безпосереднє управління польотами (повітряним рухом) здійснюється при стійкому двосторонньому радіозв'язку екіпажу ПС з органом УПР і при безперервному РЛК. У разі якщо не забезпечується безперервний РЛК, польоти ПС допускаються тільки при обов'язковому стійкому двосторонньому радіозв'язку з органом УПР, що здійснює безпосереднє управління польотом (повітряним рухом).

4. Органи УПР, які здійснюють безпосереднє управління польотами (повітряним рухом), зобов'язані постійно контролювати стан повітряної, метеорологічної та орнітологічної обстановки, знати стан основних та запасних аеродромів, інформувати про це екіпажі ПС та своєчасно вживати заходів щодо надання допомоги екіпажам ПС, що терплять (потерпіли) лихо, у разі виникнення особливих випадків у польоті та за наявності небезпечних метеорологічних умов польоту.

5. Передача безпосереднього управління польотами ПС між органами УПР (органами ОПР) здійснюється на встановлених рубежах та узгоджених ешелонах (висотах).

За порушення порядку ВПП відповідає орган управління, у межах району відповідальності якого знаходяться ПС, за винятком випадків, коли

порушення виникло з вини:

- екіпажів ПС;
- органів УПР, що здійснюють безпосереднє управління польотом ПС;
- органів, що здійснюють діяльність, пов'язану з ВПП, що створює загрозу безпеці польотів.

6. Управління вважається прийнятим, якщо орган УПР, якому передається управління, установив двосторонній радіозв'язок з екіпажем ПС та здійснює контроль (радіолокаційний або за вторинною радіолокацією) за його польотом і надав підтвердження екіпажу про прийняття його на управління, а орган УПР, який передав управління, отримав повідомлення про це від органу УПР, який прийняв управління цим ПС, через наземні канали зв'язку або через екіпаж ПС.

7. За дотримання безпечних інтервалів під час перетинання ПС маршруту ОПР відповідає орган УПР, який виконує безпосереднє управління ПС, що перетинає маршрут ОПР.

Узгодження ешелонів (висот), ділянок та часу перетинання маршрутів ОПР здійснюється підрозділами (органами) ОЦВС під час планування та координації ВПП.

Органи УПР під час управління ПС, які виконують політ за маршрутами, що перетинаються, зобов'язані розвести ПС на інтервали, які забезпечують їх роздільне спостереження на екрані радіолокатора (індикаторі повітряної обстановки). У разі якщо немає можливості розвести ПС на означені інтервали, орган УПР зобов'язаний поінформувати екіпажі про їх взаємне розташування та розвести ПС по висоті.

8. Проліт ПС через повітряний простір району (зони) УПР аеродрому (АТСА, АТСЗ) забезпечується відповідним відомчим органом УПР, у районі управління якого виконується політ.

Орган УПР аеродрому має право встановити радіозв'язок з екіпажем ПС, яке пролітає транзитом його район відповідальності, поінформувати його і за необхідності надати вказівки про зміну умов прольоту району УПР аеродрому (АТСА). У разі отримання вказівок екіпаж ПС зобов'язаний надати підтвердження їх отримання органу УПР аеродрому, під безпосереднім управлінням якого він знаходиться, та доповідати про їх виконання.

Проліт ПС через зону УПР аеродрому (АТСЗ) допускається з дозволу органу УПР аеродрому. Порядок прольоту зони УПР аеродрому ДА та заходи щодо забезпечення безпеки польотів ПС вказуються в ІВП та документах органу УПР аеродрому.

9. Органам УПР забороняється передавати на борт ПС будь-які повідомлення під час зльоту, на кінцевому етапі заходу на посадку на висотах менше 150 м (для вертольотів – менше 50 м).

У невідкладних випадках для забезпечення безпеки польоту дозволяється подавати виконавчі команди на будь-яких етапах польоту ПС.

10. Органам УПР забороняється запитувати через відкритий радіозв'язок екіпажі ПС, які виконують літерні польоти, про маршрут і мету польоту, аеродроми вильоту і посадки, прізвища та військові звання членів екіпажу і пасажирів (особового складу, що перевозиться), типи і кількість ПС у групі.

11. За потреби команди командирів екіпажу ПС на зміну режиму польоту віддаються тільки через орган УПР, який здійснює безпосереднє управління польотом ПС.

Управління екіпажами ПС у бойових (польотних) порядках виконується згідно з главою 7 розділу IX цих Правил та главою 14 розділу IX

Правил ВП ДА.

12.3 метою забезпечення безпеки польотів органи УПР зобов'язані інформувати екіпажі ПС, які знаходяться під їх безпосереднім управлінням, про рух та ВПП безпілотними літальними апаратами.

13. Орган УПР аеродрому у разі надання дозволу ПС на вхід у район аеродрому (зону очікування) передає екіпажу ПС інформацію про таке:

1) під час підходу до АТСА аеродрому:

ешелон (висоту) виходу на аеродром;

спосіб заходу на посадку і (за потреби) розрахункові дані для зниження;

висоту польоту по колу;

температуру повітря, швидкість і напрямок вітру біля землі та на висоті польоту за схемою заходу на посадку;

курс зниження та посадковий курс;

абсолютну висоту переходу;

тиск на аеродромі (тиск аеродрому, приведений до середнього рівня моря за стандартною атмосферою);

хмарність та висоту нижньої межі хмар на аеродромі, небезпечні метеорологічні явища (за їх наявності);

2) після входу в АТСЗ аеродрому:

висоту нижньої межі хмар;

видимість на ЗПС (видимість біля землі), посадкову видимість (за наявності інформації від інших екіпажів ПС);

швидкість та напрямок вітру біля землі;

стан ЗПС та коефіцієнт зчеплення;

черговість посадки, місцезнаходження ПС, що летять попереду та позаду, та інші дані за запитом екіпажу.

14. Контроль за дотриманням порядку ВПП та режимів польоту ПС здійснюється відповідно до вимог Положення про ВППУ.

Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України

М.Б. КУШНІРУК

Додаток 1

до Правил польотів державної авіації
в повітряному просторі України
(пункт 6 глави 1 розділу II)

КЛАСИФІКАЦІЇ

повітряних суден

1. Класифікація повітряних суден залежно від максимальної (сертифікаційної) злітної маси

Клас	Максимальна злітна маса, тонн	
	літаки	вертольоти
1	75 та більше	10 та більше
2	30 – 75	5 – 10
3	від 10 – 30	2 – 5
4	2,25 – 10	до 2
5	до 2,25	

2. За дальністю польотів ПС діляться на:

дальні – 6000 км та більше;

середні – від 2500 до 6000 км;

ближні – від 1000 до 2500 км;

з дальністю польоту до 1000 км.

3. Класифікація повітряних суден згідно з категоріями Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО)

Категорія повітряного судна	Мінімальна швидкість над порогом злітно-посадкової смуги, км/год	Швидкість на початковому етапі заходу на посадку, км/год	Швидкість на кінцевому етапі заходу на посадку, км/год	Максимальна швидкість для візуального заходу на посадку, км/год	Максимальна швидкість для відходу на друге коло, км/год	
					на проміжному етапі заходу на посадку	на кінцевому етапі заходу на посадку
A	менше 169	167 – 278	130 – 185	185	185	204
B	169 – 223	222 – 333	157 – 241	250	241	278
C	224 – 260	296 – 444	213 – 296	333	296	444
D	261 – 306	342 – 463	241 – 343	380	343	491
E	307 – 390	342 – 463	287 – 426	444	426	509

Примітки:

1. Класифікація заснована на визначенні швидкості, що в 1,3 раза перевищує швидкість звалювання у посадковій конфігурації з максимальною сертифікованою посадковою масою.

2. Класифікація ПС використовується для розрахунку мінімумів та аеродромних схем повітряного руху.

Додаток 2

до Правил польотів державної авіації
в повітряному просторі України
(пункт 7 глави 2 розділу II)

ПОРЯДОК ВИЗНАЧЕННЯ
номера порога злітно-посадкової смуги залежно
від магнітного курсу посадки

Магнітний курс, градуси	Номер порога ЗПС	Магнітний курс, градуси	Номер порога ЗПС
005 – 014	01	185 – 194	19
015 – 024	02	195 – 204	20
025 – 034	03	205 – 214	21
035 – 044	04	215 – 224	22
045 – 054	05	225 – 234	23
055 – 064	06	235 – 244	24
065 – 074	07	245 – 254	25
075 – 084	08	255 – 264	26
085 – 094	09	265 – 274	27
095 – 104	10	275 – 284	28
105 – 114	11	285 – 294	29
115 – 124	12	295 – 304	30
125 – 134	13	305 – 314	31
135 – 144	14	315 – 324	32
145 – 154	15	325 – 334	33
155 – 164	16	335 – 344	34
165 – 174	17	345 – 354	35
175 – 184	18	355 – 004	36

Додаток 3
до Правил польотів державної авіації
в повітряному просторі України
(пункт 1 глави 1 розділу VIII)

КРЕЙСЕРСЬКІ ЕШЕЛОНИ

польоту в повітряному просторі України

[illegible]

Примітки:

1. Напрямок лінії шляху визначається за магнітним меридіаном.

2. Крейсерські ешелони, на яких виконується політ або частина польоту, визначаються:

ешелонами під час польотів на найнижчому ешелоні польоту, або вище цього ешелону, або вище абсолютної висоти переходу, коли це застосовується;

абсолютними висотами під час польотів на абсолютній висоті переходу, або нижче неї, або нижче найнижчого ешелону, коли це застосовується.

ВІДПОВІДНІСТЬ

рівнів польоту

Висота, метрів	Висота, футів	Висота, метрів	Висота, футів
50	200	1050	3500
100	400	1100	3700
150	500	1150	3800
200	700	1200	4000
250	900	1250	4200
300	1000	1300	4300
350	1200	1350	4500
400	1400	1400	4600
450	1500	1450	4800
500	1700	1500	5000
550	1900		
600	2000	1850	6000
650	2200		
700	2300	2150	7000
750	2500		
800	2700	2450	8000
850	2800		
900	3000	2750	9000
950	3200		
1000	3300	3050	10000

Додаток 4

до Правил польотів державної авіації
в повітряному просторі України
(пункт 1 глави 4 розділу VIII)

РОЗРАХУНОК

мінімальної висоти польоту повітряного судна

1. Розрахунок мінімальної абсолютної/відносної висоти польоту перешкод у зоні УПР відомчим органом УПР (ATCZ) аеродрому

1. Мінімальна абсолютна висота польоту перешкод (OCA) в зоні ATCZ аеродрому під час виконання польотів за фактичним атмосферним тиском аеродрому, приведеним до середнього рівня моря ($QNH_{\text{аер.}}$), дорівнює:

$$OCA_{\text{ATCZ}} = MOC_{\text{ATCZ}} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{темп.}},$$

де MOC_{ATCZ} – установлений мінімальний запас висоти над перешкодами в зоні ATCZ аеродрому (глава 7 цього додатка);

$H_{\text{аер.}}$ – абсолютна висота аеродрому над середнім рівнем моря;

$\Delta H_{\text{рел.}}$ – перевищення найвищої точки рельєфу місцевості в зоні ATCZ відносно порога ЗПС, який має менше перевищення;

$\Delta H_{\text{переш.}}$ – перевищення контрольної перешкоди над найвищою точкою рельєфу місцевості в межах зони ATCZ аеродрому;

$\Delta H_{\text{темп.}}$ – методична температурна поправка висотоміра.

Значення $(\Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}})$ округлюється в сторону збільшення до значення, кратного 10 м.

Перерахування тиску на аеродромі (QFE) у фактичний атмосферний

тиск аеродрому, приведений до середнього рівня моря ($QNH_{\text{аер.}}$), здійснюється за формулою

$$QNH_{\text{аер.}} = QFE + \Delta P$$

$$(\Delta P = H_{\text{аер.}}/\Delta h),$$

де ΔP – барометричний еквівалент перевищення аеродрому;

$H_{\text{аер.}}$ – абсолютна висота аеродрому;

Δh – барометрична поправка 11 м/мм рт. ст. або 8,25 м/мбар.

2. Мінімальна відносна висота польоту перешкод (OCH) в зоні $ATCZ$ аеродрому під час виконання польотів за атмосферним тиском аеродрому (QFE) дорівнює:

$$OCH_{ATCZ} = MOC_{ATCZ} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{темп.}}$$

3. Методична температурна поправка висотоміра ($\Delta H_{\text{темп.}}$) визначається для мінімальної температури на аеродромі за даними багаторічних спостережень за формулою

$$\Delta H_{\text{темп.}} = t_0 - 15/300 H_{\text{випр.}}$$

$$(\Delta H_{\text{темп.}} \approx -0,2 H_{\text{випр.}}),$$

де t_0 – мінімальна температура повітря біля землі (за результатами багаторічних спостережень для території України становить -41°C);

$H_{\text{випр.}}$ – виправлена висота польоту, яка дорівнює:

1) для OCA_{ATCZ} :

$$H_{\text{випр.}} = \text{МОС}_{\text{ATCZ}} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}};$$

2) для ОСН_{ATCZ} :

$$H_{\text{випр.}} = \text{МОС}_{\text{ATCZ}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}}$$

4. Визначені під час розрахунків мінімальні абсолютні/відносні висоти польотів перешкод в зоні ATCZ аеродрому округляються в бік збільшення до значення, кратного 100 м.

5. Висота польоту по колу в межах зони ATCZ встановлюється рішенням старшого авіаційного начальника аеродрому, але не менше $\text{ОСА}/H_{\text{ATCZ}}$ аеродрому.

2. Розрахунок мінімальної абсолютної/відносної висоти польоту перешкод у районі УПР відомчим органом УПР (АТСА) аеродрому

1. Мінімальна абсолютна висота польоту перешкод (ОСА) в районі АТСА аеродрому під час виконання польотів за фактичним атмосферним тиском аеродрому, приведеним до середнього рівня моря ($QNH_{\text{аер.}}$), дорівнює:

$$\text{ОСА}_{\text{АТСА}} = \text{МОС}_{\text{АТСА}} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{темп.}},$$

де $\text{МОС}_{\text{АТСА}}$ – установлений мінімальний запас висоти над перешкодами в районі АТСА аеродрому (глава 7 цього додатка);

$H_{\text{аер.}}$ – абсолютна висота аеродрому над середнім рівнем моря;

$\Delta H_{\text{рел.}}$ – перевищення найвищої точки рельєфу місцевості в АТСА

відносно порога ЗПС, який має менше перевищення;

$\Delta H_{\text{переш.}}$ – перевищення контрольної перешкоди в межах АТСА над найвищою точкою рельєфу місцевості;

$\Delta H_{\text{тем.}}$ – методична температурна поправка висотоміра.

Значення ($\Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}}$) округлюється в сторону збільшення до значення, кратного 10 м.

2. Мінімальна відносна висота польоту перешкод (ОСН) в районі АТСА аеродрому під час виконання польотів за атмосферним тиском аеродрому (QFE) дорівнює:

$$\text{ОСН}_{\text{АТСА}} = \text{МОС}_{\text{АТСА}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{тем.}}$$

3. Методична температурна поправка висотоміра ($\Delta H_{\text{тем.}}$) визначається для мінімальної температури на аеродромі за даними багаторічних спостережень за формулою

$$\Delta H_{\text{тем.}} = t_0 - 15/300 H_{\text{випр.}}$$

$$(\Delta H_{\text{тем.}} \approx -0,2 H_{\text{випр.}}),$$

де t_0 – мінімальна температура повітря біля землі;

$H_{\text{випр.}}$ – виправлена висота польоту, яка визначається за формулою

1) для $\text{ОСА}_{\text{АТСА}}$:

$$H_{\text{випр.}} = \text{МОС}_{\text{АТСА}} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}};$$

2) для $\text{ОСН}_{\text{АТСА}}$:

$$H_{\text{випр.}} = \text{МОС}_{\text{АТСА}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}}$$

4. Визначені під час розрахунків мінімальні абсолютні/відносні висоти прольотів перешкод в районі АТСА аеродрому округляються в бік збільшення до значення, кратного 50 м.

3. Розрахунок мінімальної абсолютної/відносної висоти прольоту перешкод на ділянці маршруту під час польоту нижче абсолютної висоти переходу

1. Мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод на ділянці маршруту (МОСА) під час виконання польоту нижче АВП при встановленні на шкалі тиску барометричного висотоміра мінімального прогнозованого атмосферного тиску району польотної інформації (FIR), приведенного до середнього рівня моря (QNH району), дорівнює:

$$\text{МОСА} = \text{МОС}_{\text{марш.}} + H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{темп.}},$$

де $\text{МОС}_{\text{марш.}}$ – мінімальний запас висоти над перешкодами на ділянці маршруту (глава 7 цього додатка);

$H_{\text{рел.}}$ – абсолютна висота найвищої точки рельєфу місцевості на ділянці маршруту в межах смуги завширшки 50 км (по 25 км в обидва боки від осі маршруту);

$\Delta H_{\text{переш.}}$ – перевищення контрольної перешкоди над найвищою точкою рельєфу місцевості на ділянці маршруту в межах смуги урахування $H_{\text{рел.}}$;

$\Delta H_{\text{темп.}}$ – методична температурна поправка висотоміра.

2. Мінімальна відносна висота прольоту перешкод на ділянці маршруту (МОСН) під час виконання польоту нижче АВП при встановленні на шкалі тиску барометричного висотоміра атмосферного тиску аеродрому (QFE)

дорівнює:

$$МОСН = МОС_{\text{марш.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} + (QNH_{\text{аер.}} - QNH_{\text{району}}) \cdot 11 - \Delta H_{\text{темп.}},$$

де $МОС_{\text{марш.}}$ – мінімальний запас висоти над перешкодами на ділянці маршруту (глава 7 цього додатка);

$\Delta H_{\text{рел.}}$ – перевищення найвищої точки рельєфу місцевості на ділянці маршруту відносно аеродрому вильоту в межах смуги завширшки 50 км (по 25 км в обидва боки від осі маршруту);

$\Delta H_{\text{переш.}}$ – перевищення контрольної перешкоди над найвищою точкою рельєфу місцевості на ділянці маршруту польоту в межах смуги урахування $\Delta H_{\text{рел.}}$;

$QNH_{\text{аер.}}$ – фактичний атмосферний тиск аеродрому вильоту, приведений до середнього рівня моря, визначається за формулою

$$QNH_{\text{аер.}} = QFE + \Delta P$$

$$(\Delta P = H_{\text{аер.}} / \Delta h),$$

де QFE – атмосферний тиск аеродрому;

ΔP – барометричний еквівалент перевищення аеродрому;

$H_{\text{аер.}}$ – абсолютна висота аеродрому;

Δh – барометрична поправка 11 м/мм рт. ст. або 8,25 м/мбар;

$QNH_{\text{району}}$ – прогнозоване мінімальне значення атмосферного тиску, приведенного до середнього рівня моря, в межах району польотної інформації (FIR);

$(QNH_{\text{аер.}} - QNH_{\text{району}}) \cdot 11$ – барична поправка ($\Delta H_{\text{бар.}}$);

$\Delta H_{\text{темп.}}$ – методична температурна поправка висотоміра.

3. Методична температурна поправка висотоміра ($\Delta H_{\text{тем.}}$) визначається за формулою

$$\Delta H_{\text{тем.}} = t_0 - 15/300 H_{\text{випр.}},$$

де t_0 – мінімальна температура повітря біля землі;

$H_{\text{випр.}}$ – виправлена висота польоту, яка дорівнює:

1) для МОСА:

$$H_{\text{випр.}} = \text{МОС}_{\text{марш.}} + H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}};$$

2) для МОСН:

$$H_{\text{випр.}} = \text{МОС}_{\text{марш.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} + \Delta H_{\text{бар.}}$$

4. Визначена під час розрахунків мінімальна абсолютна/відносна висота прольоту перешкод під час польоту на ділянці маршруту нижче АВП округляється в бік збільшення до значення, кратного 10 м.

5. Визначена висота польоту на ділянці маршруту повинна бути не менше мінімальної абсолютної/відносної висоти (МОСА/МОСН).

4. Розрахунок значення приладової висоти на ділянці маршруту при встановленні на висотомірі атмосферного тиску на аеродромі (QFE)

$$H_{\text{марш. (QFE)}} = H_{\text{марш.}} - (QNH_{\text{району}} - QFE) \cdot 11,$$

де $H_{\text{марш.}}$ – задана абсолютна висота польоту по маршруту;

$QNH_{\text{району}}$ – прогнозоване мінімальне значення тиску, приведенного до середнього рівня моря, в межах району польотної інформації (FIR);

QFE – атмосферний тиск аеродрому.

5. Розрахунок мінімальної відносної висоти польоту перешкод у зоні (районі) виконання спеціальних завдань (робіт) ($ОСН_{зони}$) при встановленні на висотомірі атмосферного тиску цієї зони (району) $QFE_{зони}$

$$ОСН_{зони} = МОС_{зони} + \Delta H_{рел.} + \Delta H_{переш.} - \Delta H_{тем.},$$

де $МОС_{зони}$ – мінімальний запас висоти над перешкодами у визначеній зоні (районі);

$\Delta H_{рел.}$ – перевищення найвищої точки рельєфу місцевості у визначеній(ому) зоні (районі) відносно місця розташування пункту управління польотами в зоні (районі);

$\Delta H_{переш.}$ – перевищення контрольної перешкоди відносно найвищої точки рельєфу у визначеній(ому) зоні (районі);

$\Delta H_{тем.}$ – методична температурна поправка висотоміра, що визначається за формулою

$$\Delta H_{тем.} = t_0 - 15/300 H_{випр.},$$

де t_0 – мінімальна температура повітря біля землі;

$H_{випр.}$ – виправлена висота польоту, яка визначається за формулою

$$H_{випр.} = МОС_{зони} + \Delta H_{рел.} + \Delta H_{переш.}$$

6. Розрахунок значення приладової висоти для витримування заданого ешелону польоту при встановленні на висотомірі атмосферного тиску на аеродромі (QFE)

$$H_{еш. (QFE)} = H_{еш.} - (QNE - QFE) \cdot 11,$$

де $H_{еш.}$ – заданий ешелон польоту;

QNE – атмосферний тиск 760 мм рт. ст.;

QFE – атмосферний тиск аеродрому.

7. Значення мінімальних запасів висоти над перешкодами (МОС) під час польотів ПС за ПВП і за ППП

№ з/п	Умови польоту (швидкість польоту – приладова)	МОС, м	
		ППП	ПВП
1	У зоні УПР (ATCZ) аеродрому (політ по колу)	200	100
2	У районі УПР (ATCA) аеродрому	300	-
3	При польоті за межами ATCA нижче абсолютної висоти переходу (3050 м):		
3.1	для транспортної авіації – над рівнинною і пагористою місцевістю та водним простором до висоти 900 м:		
	при швидкості 300 км/год і менше	300	100
	при швидкості від 301 до 465 км/год	300	200
	над гірською місцевістю від 900 м до 1500 м	450	300
	над гірською місцевістю вище 1500 м	600	600
3.2	для бойової авіації – над рівнинною і пагористою місцевістю та водним простором до висоти 900 м	200	50
	над гірською місцевістю від 900 до 1500 м	300	100
	над гірською місцевістю вище 1500 м	600	300

Примітка. Значення мінімального запасу висоти над перешкодами (МОС) може бути збільшене залежно від складності виконання завдання та рівня підготовки екіпажу.

Перелік скорочень

АДЦПР	– авіаційний(ні) допоміжний(ні) центр(и) пошуку і рятування
АВП	– абсолютна висота переходу
АЗУ	– авіаційні засоби ураження
АНІ	– аеронавігаційна інформація
БПЛА	– безпілотні ПС (безпілотний(ні) літальний(ні) апарат(и))
БПРМ	– ближній привідний радіомаркерний маяк
ВНЗ	– вищий(і) навчальний(і) заклад(и), а також центр(и) (курси) підготовки (перепідготовки) авіаційного персоналу тощо
ВОРЛ	– вторинний оглядовий радіолокатор
ВПП	– використання повітряного простору
ДА	– державна авіація
ДПРМ	– дальній привідний радіомаркерний маяк
ЗСУ	– Збройні Сили України
ЗПМ	– злітно-посадковий(і) майданчик(и)
ЗПС	– злітно-посадкова(і) смуга(и)
ЕМА	– експлуатаційний мінімум аеродрому
ЄСПАРПР	– єдина система проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування
ІВП	– інструкція(ї) з виконання польотів (використання повітряного простору) в районі(ах) аеродрому(ів), вертодрому(ів), ЗПМ
КБП	– курс бойової підготовки, а також курс льотної підготовки, програма підготовки льотного складу, курс навчально-льотної підготовки тощо
КЛЕ	– керівництво з льотної експлуатації, а також інструкція екіпажу ПС
КТА	– контрольна точка аеродрому
ОПР	– обслуговування повітряного руху

ОрПР	– організація повітряного руху
ОУА	– орган(и) управління авіації
ОЦВС	– об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху
ПВП	– правила візуальних польотів
Правила ВП ДА	– Правила виконання польотів державної авіації України
ПМУ	– прості метеорологічні умови
ППП	– правила польотів за приладами
ПС	– державне(і) повітряне(і) судно(а)
РД	– руліжна доріжка
РЛК	– радіолокаційний контроль
РЛС	– радіолокаційна(і) станція(ї)
РТЗ	– радіотехнічне забезпечення
САД	– суб'єкт(и) авіаційної діяльності
СДА	– суб'єкт(и) державної авіації
СМУ	– складні метеорологічні умови
УПР	– управління повітряним рухом
ЦОВВ	– центральний(ні) орган(и) виконавчої влади ДА
ACAS	– бортова система попередження зіткнення (airborne collision avoidance system)
AIP	– збірник аеронавігаційної інформації (aeronautical information publication)
ATCA/MIL TMA	– район управління повітряним рухом (air traffic control area/military terminal area)
ATCZ/MIL CTR	– зона управління повітряним рухом (air traffic control zone/military control zone)
DA	– абсолютна висота прийняття рішення (decision altitude)
DH	– відносна висота прийняття рішення (decision height)
FIR	– район польотної інформації (flight information region)
FL	– ешелон (рівень) польоту (flight level)

GAT	– загальний повітряний рух (general air traffic)
ICAO	– міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization)
MDA	– мінімальна абсолютна висота зниження (minimum descent altitude)
MDH	– мінімальна відносна висота зниження (minimum descent height)
MOCA	– мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод (minimum obstacle clearance altitude)
MOC	– мінімальний запас висоти над перешкодою (minimum obstacle clearance)
MOCH	– мінімальна відносна висота прольоту перешкод (minimum obstacle clearance height)
NOTAM	– повідомлення для пілотів (notice to airman)
OAT	– операційний повітряний рух (operational air traffic)
OCA	– абсолютна висота прольоту перешкод (obstacle clearance altitude)
OCH	– відносна висота прольоту перешкод (obstacle clearance height)
QFE	– кодове позначення тиску на рівні аеродрому або порогу ЗПС (question field elevation – field elevation pressure (Q-code))
QNH	– кодове позначення тиску, приведенного до середнього рівня моря за стандартною атмосферою (question normal height – sea level pressure (Q-code))
RVR	– видимість на ЗПС (runway visual range)
RVSM	– скорочений мінімум вертикального ешелонування (reduced vertical separation minimum)
TSA	– тимчасово відокремлений район (temporary segregated area)
TRA	– тимчасово зарезервований район (temporary reserved area)
VIS	– видимість біля землі (горизонтальна видимість) (visibility)

Зміст

Наказ Міністерства оборони України від 09 грудня 2015 року № 700 Про затвердження Правил польотів державної авіації в повітряному просторі України	1
I Загальні положення	1
II Державні повітряні судна, аеродроми державної авіації	16
1. Державні повітряні судна	16
2. Аеродроми державної авіації	18
III Класифікація польотів повітряних суден державної авіації	19
IV Мінімуми при виконанні польотів	21
1. Загальні положення	21
2. Мінімум аеродрому	24
3. Мінімум повітряного судна	26
4. Мінімум командира екіпажу повітряного судна	26
V Дотримання правил польотів	27
VI Запобігання зіткненням та бортові вогні повітряних суден	29
1. Запобігання зіткненням	29
2. Бортові вогні повітряних суден	32
VII Ешелонування	33
VIII Правила витримувannya та зміни висоти (ешелону) польоту	35
1. Загальні положення	35
2. Правила визначення ешелону переходу та найнижчого ешелону польоту	36
3. Правила встановлення шкали барометричного висотоміра	37
4. Мінімальні висоти польоту	41
IX Правила польотів	44
1. Правила візуальних польотів	44
2. Правила польотів повітряних суден за приладами	46
3. Правила аеродромних польотів	47
4. Польоти за маршрутами	48
5. Перельоти повітряних суден	49
6. Правила виконання польотів повітряних суден у зоні з особливим режимом ВПП	50
7. Групові польоти	52
8. Польоти над водною поверхнею	55
9. Польоти в умовах гірської місцевості	56
X Польоти в несприятливих метеорологічних умовах	57
1. Загальні положення	57
2. Польоти в умовах обмерзання	57

3. Польоти в умовах грозової діяльності	58
4. Польоти в умовах бовтанки (турбулентності повітря)	61
5. Польоти в умовах підвищеної електричної активності атмосфери	62
6. Польоти в умовах зсуву вітру	63
7. Польоти в умовах пилової бурі	64
XI Польоти в умовах складної орнітологічної обстановки	64
XII Особливі випадки в польоті	65
1. Загальні положення	65
2. Втрата орієнтування	69
3. Незаконне втручання	71
4. Поранення або раптове погіршення стану здоров'я членів екіпажу повітряного судна, пасажирів (особового складу, що перевозиться)	72
5. Небезпечне зближення ПС у повітрі	73
6. Відмова систем (агрегатів) або обладнання повітряного судна	74
7. Пожежа на повітряному судні	75
8. Відмова двигуна (двигунів)	76
9. Втрата стійкості, керованості, порушення цілісності конструкції повітряного судна	77
10. Втрата радіозв'язку	77
11. Відмова радіолокаційних засобів управління повітряним рухом та засобів радіотехнічного забезпечення на аеродромі посадки	83
12. Незаплановане повернення повітряних суден з авіаційними засобами ураження на борту	83
XIII Управління повітряним рухом	84
1. Загальні положення	84
2. Планування та координація діяльності державної авіації з використання повітряного простору	85
3. Безпосереднє управління польотами (повітряним рухом)	87
Додаток 1 Класифікації повітряних суден	на 2 стор.
Додаток 2 Порядок визначення номера порога злітно-посадкової смуги залежно від магнітного курсу посадки	на 1 стор.
Додаток 3 Крейсерські ешелони польоту в повітряному просторі України.	на 2 стор.
Додаток 4 Розрахунок мінімальної висоти польоту повітряного судна	на 9 стор.
Перелік скорочень	на 3 стор.
Зміст	на 2 стор.