



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

08.01.2020

м. КИЇВ

№ 2

Про затвердження Змін до
деяких наказів Міністерства
оборони України в галузі
державної авіації України

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України

" 29 " січня 20 20 р.

за № 95134378

Керівник реєструючого
органу

Відповідно до частини другої статті 45 Повітряного кодексу України та з метою приведення нормативно-правових актів Міністерства оборони України у відповідність до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 "Про затвердження Положення про використання повітряного простору України" **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до деяких наказів Міністерства оборони України в галузі державної авіації України, що додаються.

2. Управлінню регулювання діяльності державної авіації України забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

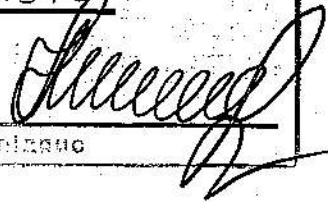
Міністр оборони України



Андрій ЗАГОРОДНЮК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України
08 січня 2020 року № 2

Зареєстровано в Міністерстві юстиції України	
“ 29 ” січня	2020 р.
за № 95/34378	
Керівник реєструючого органу	 Підпис

ЗМІНИ

до деяких наказів Міністерства оборони України в галузі державної авіації
України

1. У Правилах польотів державної авіації в повітряному просторі України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 09 грудня 2015 року № 700, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24 грудня 2015 року за № 1622/28067:

1) у розділі I:

абзац другий пункту 3 викласти в такій редакції:

“Виконання польотів ПС як загальний повітряний рух та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України здійснюються відповідно до Авіаційних правил України “Загальні правила польотів у повітряному просторі України”, затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 06 лютого 2017 року № 66/73, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522 (далі – Загальні правила ППТУ), Авіаційних правил України “Обслуговування повітряного руху”,

затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 16 квітня 2019 року № 475, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 04 липня 2019 року за № 727/33698, та інших нормативно-правових актів у галузі цивільної авіації України.”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. У цих Правилах терміни вжито в таких значеннях:

аеродромні польоти – польоти, що виконуються в повітряному просторі, який визначається інструкціями з виконання польотів (далі – ІВП) на аеродромах, вертодромах та постійних злітно-посадкових майданчиках (далі – аеродром);

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 в діяльність ДА – протиправні дії, пов’язані з посяганням на безпечну діяльність ДА, унаслідок яких сталися нещасні випадки з авіаційним персоналом, що експлуатує (обслуговує) ПС, та особами, що знаходяться на борту ПС, посяганням на засоби управління, забезпечення польотів на аеродромах, що спричинило майнові збитки, захоплення чи викрадення ПС, або протиправні дії, що створюють ситуацію для таких наслідків;

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, що виникають під час польоту в умовах турбулентності;

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

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

висота рельєфу – абсолютна висота рельєфу місцевості;

візуальний політ – політ, що виконується в умовах, коли просторове положення ПС і його місцезнаходження визначаються екіпажем візуально за природним горизонтом, наземними орієнтирами, 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;

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

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

зона очікування – повітряний простір встановлених розмірів, розташований зазвичай 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 – air traffic control zone) – повітряний простір, що простягається вгору від земної поверхні до встановленої верхньої межі, де управління ПС здійснюється відповідним відомчим органом управління повітряним рухом;

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 державного повітряного судна – льотчик (пілот), який призначений наказом відповідного командира (начальника, керівника)

авіаційної частини (підрозділу) виконувати обов'язки командира екіпажу на борту ПС та який відповідає за безпечне виконання польоту;

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

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;

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

орган управління повітряним рухом (орган УПР) – орган управління повітряним рухом, на який покладено функції здійснення УПР ПС у визначених зонах (районах) та за спеціально встановленими маршрутами, що перебувають під його контролем;

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

перевищення аеродрому – абсолютна висота найвищої точки ЗПС;

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

повітряний рух – політ ПС або їх рух у зоні маневрування аеродрому;

район управління повітряним рухом (АТСА – air traffic control area) – повітряний простір, що простягається від межі, встановленої над землею

поверхнею, до встановленої верхньої межі, де управління ПС здійснюється відповідним відомчим органом УПР;

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 й 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 ніж мінімально встановлений;

рубіж передачі управління – рубіж, установлений на маршруті руління або на траєкторії польоту ПС, на якому безпосереднє управління рулінням або польотом ПС передається від одного органу УПР (ОПР) іншому;

руління у повітрі – рух вертольота або іншого ПС із вертикальним зльотом та посадкою над поверхнею аеродрому зазвичай в умовах дії ефекту землі на висоті менше ніж 8 метрів (25 футів) та зі швидкістю менше ніж 37 км/год (20 вузлів);

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

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.

Інші терміни, використані в цих Правилах, вжито у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 (далі – Положення про ВППУ), Авіаційних правилах України “Правила використання повітряного простору України”, затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508 (далі – Правила ВППУ), Загальних правилах ПППУ, Правилах виконання польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527 (далі – Правила ВП ДА), та інших нормативно-правових актах у галузі державної та цивільної авіації України.”;

2) у розділі II:

у главі 1:

абзац перший пункту 1 викласти в такій редакції:

“1. До державних належать ПС, що застосовуються у військовій, прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах Національної поліції та органах доходів і зборів.”;

у пунктах 2, 4 абревіатуру “БПЛА” замінити абревіатурою “БпЛА”;

абзац четвертий пункту 2 викласти в такій редакції:

“Зовнішній пілот (оператор) БпЛА – особа, якій експлуатант доручив виконувати необхідні обов’язки з виконання польоту БпЛА та яка маніпулює відповідними органами керування польотом протягом часу польоту.”;

пункт 1 глави 2 викласти в такій редакції:

“1. До аеродромів ДА відносяться аеродроми, які належать ЦОВВ, ЗСУ та іншим військовим формуванням, утвореним відповідно до законів України (далі – ІВФ).

Порядок організації та здійснення польотів державних ПС на аеродромах ДА та аеродромах спільного використання визначається нормативно-правовими актами у галузі державної авіації та ІВП на цих аеродромах.”;

3) абзаци п'ятий – дев'ятий пункту 4 розділу III викласти в такій редакції:

“До польотів у СМУ належать польоти:

у хмарах, між шарами хмар, за хмарами – за хмарності 7 і більше балів;
над водною поверхнею поза межею видимості берегової смуги;
у стратосфері;

під хмарами (7 і більше балів) та/або за польотної видимості, що визначені в додатку 4 до Правил ВП ДА.”;

4) у розділі IV:

абзац перший пункту 3 глави 1 викласти в такій редакції:

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

пункт 6 глави 2 викласти в такій редакції:

“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.

Мінімуми аеродрому для посадки за приладами встановлюються для кожної системи аеродрому, що забезпечує захід на посадку за приладами на визначений напрямок ЗПС, і для кожного типу (кожної категорії) ПС.

Значення висоти прийняття рішення DH (DA) або мінімальної висоти зниження MDH (MDA) встановлюються не менше відносної (абсолютної) висоти прольоту перешкод OCH (OCA) у зоні посадки аеродрому.

За фактичних або прогнозованих значень висоти нижньої межі хмар нижче 200 м (650 футів) на аеродромі під час польотів виконуються додаткові спостереження за показниками хмарності в районі ближнього привідного радіомаркерного маяка (далі – БПРМ).

На аеродромах з радіомаяковою системою посадки (точний захід на посадку) за відсутності інструментальних метеорологічних спостережень за висотою нижньої межі хмар на БПРМ мінімум аеродрому для посадки збільшується на 30 м (100 футів) 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 на БПРМ мінімум аеродрому для посадки за мінімальною висотою зниження MDH (MDA) встановлюється не нижче 200 м (700 футів) і за видимістю не менше 2500 м.

Мінімум аеродрому для посадки з використанням окремої привідної радіостанції ОПРС (VOR) встановлюється не менше відносної (абсолютної) висоти прольоту перешкод OCH (OCA) незалежно від кута нахилу глісади, у цьому разі значення за висотою прийняття рішення приймаються не нижче 300 м (1000 футів), за видимістю – не менше 5000 м. У цих випадках ОПРС (VOR) використовується тільки як засіб пробиття хмар з витримуванням мінімальних висот прольоту перешкод для польотів за ППП з подальшим візуальним заходом на посадку.”;

5) у розділі VII:

у пункті 3 аббревіатуру “ATCA (MIL TMA)” замінити аббревіатурою “ATCA (TMA)”;

у пунктах 4, 6 аббревіатуру “ATCZ (MIL CTR)” замінити аббревіатурою “ATCZ (CTR)”;

6) у розділі VIII:

у главі 3:

підпункт 1 пункту 2 викласти в такій редакції:

“1) перед зльотом екіпаж ПС встановлює на шкалах тиску барометричних висотомірів QFE і перевіряє їх показники шляхом порівняння з відміткою “0” (на багатомісних ПС за потреби дозволяється встановлювати на барометричному висотомірі помічника командира екіпажу/льотчика-штурмана/льотчика-оператора тиск QNH аеродрому);”;

абзаци четвертий, п’ятий пункту 6 викласти в такій редакції:

“Дані тиску QFE або QNH аеродрому повідомляє орган УПР.

У разі зміни значення фактичного тиску QFE або QNH аеродрому оновлені дані відомчий орган УПР негайно доводить до відома екіпажів ПС.”;

у главі 4:

у пункті 1:

абзаци шостий, сьомий пункту 1 замінити чотирма абзацами такого змісту:

“Абсолютна висота прольоту перешкод (OCA – obstacle clearance altitude) або відносна висота прольоту перешкод (OCH – obstacle clearance height) – мінімальна абсолютна чи мінімальна відносна висота над перевищенням відповідного порога ЗПС або у відповідних випадках над перевищенням аеродрому, яка використовується для забезпечення дотримання відповідних критеріїв прольоту перешкод.

Абсолютна висота прольоту перешкод відлічується відносно

середнього рівня моря, а відносна висота прольоту перешкод – відносно перевищення порога ЗПС або у випадку неточних заходів на посадку – від перевищення аеродрому чи перевищення порога ЗПС, якщо його перевищення більше ніж на 2 метри (7 футів) менше перевищення аеродрому. Відносна висота прольоту перешкод для заходу на посадку по колу відлічується від перевищення аеродрому. У разі якщо використовуються обидва терміни, для зручності можна застосовувати форму “абсолютна/відносна висота прольоту перешкод” та скорочення “ОСА/Н”.

Мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод (МОСА – minimum obstacle clearance altitude) – мінімальна абсолютна висота польоту на визначеній ділянці маршруту, яка забезпечує необхідний запас висоти над перешкодами.

Мінімальна відносна висота прольоту перешкод (МОСН – 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.”.

У зв’язку з цим абзац восьмий вважати абзацом десятим;

у пункті 5 аббревіатури “ЦОВВ та ЗСУ” замінити аббревіатурами “ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ”;

7) у розділі IX:

у главі 5:

абзац другий пункту 2 викласти в такій редакції:

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

аеродрому цивільної авіації або майданчика, вибраного командиром екіпажу вертольоту з повітря).”;

пункт 4 викласти в такій редакції:

“4. Екіпаж ПС у разі отримання команди від органу УПР (вказівок від органу ОПР) про виконання польоту на запасний аеродром зобов’язаний виконати політ на вказаний аеродром.”;

пункт 1 глави 6 викласти в такій редакції:

“1. Польоти в зоні з особливим режимом ВПП виконуються відповідно до Правил ВППУ та цих Правил.”;

8) пункт 4 глави 1 розділу X доповнити новим абзацом такого змісту:

“Небезпечні явища погоди на аеродромі, в районі аеродрому (полігона), в районах (зонах) та на маршрутах польотів (перельотів) ПС наведено у пунктах 3, 4 розділу VIII Правил метеорологічного забезпечення польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 29 вересня 2015 року № 516, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 16 жовтня 2015 року за № 1264/27709 (далі – Правила МетЗП ДА). Особливі явища погоди для перельотів (позааеродромних польотів) наведено у пункті 7 глави 3 розділу X Правил МетЗП ДА.”;

9) у розділі XIII:

у пункті 2 глави 1:

в абзаці першому аббревіатури “УПР САД (СДА) ЦОВВ та ЗСУ” замінити аббревіатурами “УПР САД (СДА) ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ”;

в абзаці другому аббревіатуру “УПР (ATCZ/MIL CTR, ATCA/MIL TRA)” замінити аббревіатурою “УПР (ATCZ, ATCA)”;

у главі 2:

у пункті 1 аббревіатури “УПР ЦОВВ та ЗСУ” замінити аббревіатурами “УПР ЦОВВ, ЗСУ та ІВФ”;

пункти 2, 3 викласти в такій редакції:

“2. Порядок подання заявок на ВПП, надання дозволів на ВПП, умови ВПП визначаються відповідно до вимог Правил ВППУ.

3. Порядок встановлення заборон та обмежень ВПП визначається Положенням про ВППУ та Правилами ВППУ.”;

пункт 6 глави 3 викласти в такій редакції:

“6. Управління вважається прийнятим, якщо орган УПР, якому передається управління, установив двосторонній радіозв'язок з екіпажем ПС, здійснює радіолокаційний контроль 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.”;

10) у додатках до Правил:

таблицю “КРЕЙСЕРСЬКІ ЕШЕЛОНИ польоту у повітряному просторі України” додатка 3 та виноски до неї викласти у такій редакції:

“КРЕЙСЕРСЬКІ ЕШЕЛОНИ

польоту в повітряному просторі України

Лінія шляху*											
від 0° до 179°						від 180° до 359°					
польоти за ГПП			польоти за ПВП			польоти за ГПП			польоти за ПВП		
номер ешелону	ешелон / абсолютна висота**		номер ешелону	ешелон / абсолютна висота**		номер ешелону	ешелон / абсолютна висота**		номер ешелону	ешелон / абсолютна висота**	
	фути	метри		фути	метри		фути	метри		фути	метри
-	1000	300	-	-	-	-	2000	600	-	-	-
-	3000	900	-	3500	1050	-	4000	1200	-	4500	1350
-	5000	1500	-	5500	1700	-	6000	1850	-	6500	2000
-	7000	2150	-	7500	2300	-	8000	2450	-	8500	2600
-	9000	2750	-	9500	2900	-	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650

190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850	-	-	-	300	30000	9150	-	-	-
310	31000	9450	-	-	-	320	32000	9750	-	-	-
330	33000	10050	-	-	-	340	34000	10350	-	-	-
350	35000	10650	-	-	-	360	36000	10950	-	-	-
370	37000	11300	-	-	-	380	38000	11600	-	-	-
390	39000	11900	-	-	-	400	40000	12200	-	-	-
410	41000	12500	-	-	-	430	43000	13100	-	-	-
450	45000	13700	-	-	-	470	47000	14350	-	-	-
490	49000	14950	-	-	-	510	51000	15550	-	-	-
530	53000	16150	-	-	-	550	55000	16750	-	-	-
570	57000	17350	-	-	-	590	59000	18000	-	-	-
610	61000	18600	-	-	-	630	63000	19200	-	-	-
650	65000	19800	-	-	-	-	-	-	-	-	-

* Лінія шляху, напрямок якої визначається за магнітним меридіаном.

** Крейсерські рівні, на яких виконується політ або частина польоту, визначаються:

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

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

у додатку 4:

пункти 3–5 глави 1 викласти в такій редакції:

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

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

де t_0 – абсолютна мінімальна температура повітря біля землі згідно з ІВП на аеродромі або авіаційно-кліматичним описом району аеродрому за даними багаторічних спостережень;

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

1) для OCA_{ATCZ} :

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

2) для OSH_{ATCZ} :

$$H_{\text{випр.}} = MOC_{\text{ATCZ}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}}."$$

4. Визначені під час розрахунків мінімальні абсолютні/відносні висоти прольотів перешкод в зоні ATCZ аеродрому округлюються в бік збільшення до значення, кратного 50 м.

5. Якщо на аеродромі спільного використання зону ATCZ не встановлено, а встановлено диспетчерську зону CTR, розрахунок мінімальної абсолютної/відносної висоти прольоту перешкод в цій зоні здійснюється відповідно до пунктів 1–4 цієї глави з використанням позначень OCA_{CTR} , OSH_{CTR} та MOC_{CTR} ”;

у главі 2:

пункт 3 викласти в такій редакції:

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

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

де t_0 – абсолютна мінімальна температура повітря біля землі згідно з ІВП на аеродромі або авіаційно-кліматичним описом району аеродрому за даними багаторічних спостережень;

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

1) для $ОСА_{\text{АТСА}}$:

$$H_{\text{випр.}} = МОС_{\text{АТСА}} + H_{\text{аср.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}};$$

2) для $ОСН_{\text{АТСА}}$:

$$H_{\text{випр.}} = МОС_{\text{АТСА}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}};'';$$

доповнити главу новим пунктом такого змісту:

“5. Мінімальні абсолютні/відносні висоти прольоту перешкод у районі УПР відомчий орган УПР аеродрому (АТСА) розраховує тільки у випадку, якщо за результатами розрахунків ці висоти входять до вертикальних меж АТСА.”;

пункт 3 глави 3 викласти в такій редакції:

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

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

де t_0 – мінімальна температура повітря біля землі;

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

1) для $МОСА$:

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

2) для $МОСН$:

$$H_{\text{випр.}} = МОС_{\text{марш.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} + \Delta H_{\text{бар.}};'';$$

главу 5 викласти в такій редакції:

“5. Розрахунок мінімальної відносної висоти прольоту перешкод у зоні (районі) виконання спеціальних завдань (робіт) ($ОСН_{\text{зони}}$) у разі встановлення на висотомірі атмосферного тиску цієї зони (району) $QFE_{\text{зони}}$:

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

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

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

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

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

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

де t_0 – мінімальна температура повітря біля землі;

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

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

главу 7 викласти в такій редакції:

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

№ з/п	Умови польоту (швидкість польоту – приладова)	Значення МОС, м		МОС, які використовуються
		ППП	ПВП	
1	У зоні УПР аеродрому (ATCZ) або CTR аеродрому, у тому числі під час польотів по колу	200	100	МОС _{ATCZ} МОС _{кола} МОС _{CTR}
2	У районі УПР аеродрому (ATCA)	300	-	МОС _{ATCA}
3	Під час польотів поза межами ATCA нижче абсолютної висоти переходу (3050 м AMSL), у тому числі поза маршрутами ОПР, за MRT-маршрутами та в зонах (UKT-, UKR-, UKD-, UKP-, TRA, TSA):			МОС _{марш.} МОС _{зони} МОС _{УКТ}

3.1	для військово-транспортних, транспортних, спеціальних, навчальних гвинтових ПС, гідролітаків, вертольотів та інших ПС із вертикальним зльотом та посадкою – над рівнинною і пагористою місцевістю з перевищеннями над рівнем моря до 900 м включно та надводним простором:			
	за швидкості польоту 300 км/год і менше	300	100	
	за швидкості польоту більше 300 км/год	300	200	
	над гірською місцевістю з перевищеннями над рівнем моря від 900 м до 1500 м включно	450	300	
	над гірською місцевістю з перевищеннями над рівнем моря вище 1500 м	600	600	
3.2	для винищувачів, штурмовиків, бомбардувальників, розвідників, навчально-бойових літаків, навчальних турбореактивних літаків – над рівнинною і пагористою місцевістю з перевищеннями над рівнем моря до 900 м включно та над водним простором	200	50	
	над гірською місцевістю з перевищеннями над рівнем моря від 900 до 1500 м включно	300	100	
	над гірською місцевістю з перевищеннями над рівнем моря вище 1500 м	600	300	
4	У радіусі 55 км від КТА	300	-	MOC _{MSA} MOC _{MSH}

Примітки:

1. Значення мінімального запасу висоти над перешкодами (MOC), що наведений у підпунктах 3.1, 3.2 таблиці, може бути збільшене залежно від складності виконання завдання та рівня підготовки екіпажу ПС.

2. Фактична відносна висота польоту ПС поза межами ATCA, TMA, ATCZ, CTR, UKT-, UKR-, UKD-, UKP-зон, TRA, TSA має бути не менше значень, наведених у пункті 8 розділу X Авіаційних правил України “Загальні правила польотів у повітряному просторі України”, затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 06 лютого 2017 року № 66/73, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 травня 2017 року за № 654/30522.”;

доповнити додаток новими главами такого змісту:

“8. Розрахунок мінімальної абсолютної/відносної безпечної абсолютної висоти в районі аеродрому в радіусі 55 км від КТА – MSA (minimum safe altitude) / MSH (minimum safe height)

1. Мінімальна безпечна абсолютна висота в районі аеродрому в радіусі 55 км від КТА – MSA (minimum safe altitude) під час виконання польотів за фактичним атмосферним тиском аеродрому, приведеним до середнього рівня моря (QN_{аер}), дорівнює:

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

де MOC_{MSA} – установлений запас висоти над перешкодами в радіусі 55 км від КТА (пункт 4 таблиці, наведеної у главі 7 цього додатка);

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

$\Delta H_{\text{рел.}}$ – перевищення найвищої точки рельєфу місцевості в радіусі 55 км від КТА;

$\Delta H_{\text{переш.}}$ – перевищення перешкод над найвищою точкою рельєфу місцевості в радіусі 55 км від КТА;

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

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

2. Мінімальна безпечна відносна висота в районі аеродрому в радіусі 55 км від КТА – MSH (minimum safe height) під час виконання польотів за атмосферним тиском аеродрому (OFE) дорівнює:

$$MSH = MOC_{MSH} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{тем.}},$$

де MOC_{MSH} – установлений запас висоти над перешкодами в радіусі 55 км від КТА (пункт 4 таблиці, наведеної у главі 7 цього додатка).

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

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

де t_0 – абсолютна мінімальна температура повітря біля землі згідно з ІВП на аеродромі або авіаційно-кліматичним описом району аеродрому за даними багаторічних спостережень;

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

1) для MSA:

$$H_{\text{випр.}} = MOC_{MSA} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}};$$

2) для MSH:

$$H_{\text{випр.}} = MOC_{MSH} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}}$$

4. Визначені під час розрахунків значення мінімальної абсолютної/відносної безпечної абсолютної висоти в районі аеродрому в радіусі 55 км від КТА – MSA (minimum safe altitude) / MSH (minimum safe height) округлюються в бік збільшення до значення, кратного 50 м.

5. Якщо різниця MSA (minimum safe altitude) / MSH (minimum safe height) в радіусі 55 км від КТА не перевищує 100 м, встановлюється єдина MSA (minimum safe altitude) / MSH (minimum safe height).

За більшої різниці визначаються сектори і MSA (minimum safe altitude) / MSH (minimum safe height) встановлюється для кожного сектора. Межа сектора визначається дійсним курсом польоту на КТА і встановлюється на відстані 9,3 км від місця розташування найвищої точки рельєфу місцевості або контрольної перешкоди (залежно від того, яка з них має більше перевищення над середнім рівнем моря).

9. Розрахунок мінімальної абсолютної/відносної висоти прольоту перешкод у зонах тимчасово зарезервованого повітряного простору, призначених для виконання навчально-тренувальних та інших видів польотів (УКТ-зонах)

1. Мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод в УКТ-зоні ($OCA_{УКТ}$) у разі встановлення на висотомірі тиску аеродрому, приведенного до середнього рівня моря ($QNH_{аер.}$), дорівнює:

$$OCA_{УКТ} = МОС_{УКТ} + H_{аер.} + \Delta H_{рел.} + \Delta H_{переш.} - \Delta H_{темп.},$$

де $МОС_{УКТ}$ – установлений запас висоти над перешкодами в межах УКТ-зони (підпункти 3.1, 3.2 таблиці, наведеної у главі 7 цього додатка);

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

$\Delta H_{рел.}$ – перевищення найвищої точки рельєфу місцевості в межах УКТ-зони відносно КТА;

$\Delta H_{переш.}$ – перевищення контрольної перешкоди відносно найвищої точки рельєфу в межах УКТ-зони;

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

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

2. Мінімальна відносна висота прольоту перешкод в УКТ-зоні ($OSH_{УКТ}$) у разі встановлення на висотомірі тиску аеродрому (QFE) дорівнює:

$$ОСН_{УКТ} = МОС_{УКТ} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{темп.}}$$

3. Методична температурна поправка висотоміра ($\Delta H_{\text{темп.}}$) у межах УКТ-зони визначається за формулою

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

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

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

1) для $ОСА_{УКТ}$:

$$H_{\text{випр.}} = МОС_{УКТ} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}};$$

2) для $ОСН_{УКТ}$:

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

4. Визначені під час розрахунків $ОСА_{УКТ}$ та $ОСН_{УКТ}$ округлюються в бік збільшення до значення, кратного 50 м.

10. Розрахунок мінімальної абсолютної/відносної висоти прольоту перешкод у разі польоту по колу над аеродромом (висоти кола)

1. Мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод ($ОСА$) під час польоту по колу над аеродромом (висота кола) за фактичним атмосферним тиском аеродрому, приведеним до середнього рівня моря ($QNH_{\text{аер.}}$), дорівнює:

$$ОСА_{\text{кола}} = МОС_{\text{кола}} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{темп.}},$$

де $MOC_{\text{кола}}$ — установлений мінімальний запас висоти над перешкодами (пункт 1 таблиці, наведеної у главі 7 цього додатка);

$\Delta H_{\text{рел.}}$ — перевищення найвищої точки рельєфу місцевості відносно порога ЗПС, який має менше перевищення. Враховується у смузі завширшки 5 км в обидва боки від осі маршруту польоту по колу;

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

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

Значення $(\Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}})$ округлюється в бік 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 прольоту перешкод (OCH) під час польоту по колу над аеродромом за атмосферним тиском аеродрому (QFE) дорівнює:

$$OCH_{\text{кола}} = MOC_{\text{кола}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}} - \Delta H_{\text{тем.}}$$

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

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

де t_0 – абсолютна мінімальна температура повітря біля землі згідно з ІВП на аеродромі або авіаційно-кліматичним описом району аеродрому за даними багаторічних спостережень;

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

1) для $OCA_{\text{кола}}$:

$$H_{\text{випр.}} = MOS_{\text{кола}} + H_{\text{аер.}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}}$$

2) для $OSH_{\text{кола}}$:

$$H_{\text{випр.}} = MOS_{\text{кола}} + \Delta H_{\text{рел.}} + \Delta H_{\text{переш.}}$$

4. Визначені під час розрахунків мінімальні абсолютні/відносні висоти прольоту перешкод під час польоту по колу над аеродромом округлюються в бік збільшення до значення, кратного 100 м.

5. Висота польоту по колу встановлюється рішенням старшого авіаційного начальника аеродрому, але не менше мінімальних абсолютних/відносних висот прольоту перешкод під час польоту по колу над аеродромом.”.

2. У Правилах виконання польотів безпілотними авіаційними комплексами державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 08 грудня 2016 року № 661, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 12 січня 2017 року за № 31/29899:

1) у пункті 2 розділу І:

після абзацу дванадцятого доповнити новим абзацом тринадцятим такого змісту:

“рій БпЛА – група БпЛА, обладнаних системою управління, що дає їм змогу діяти як одне ціле за єдиним завданням і забезпечує уникнення від зіткнень між БпЛА та іншими перешкодами. Керування роєм БпЛА здійснюється з одного ПДП:”.

У зв'язку з цим абзаци тринадцятий, чотирнадцятий вважати відповідно абзацами чотирнадцятим, п'ятнадцятим;

абзац п'ятнадцятий викласти в такій редакції:

“Інші терміни, що використовуються в цих Правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 (далі – Положення про ВППУ), Авіаційних правилах України “Правила використання повітряного простору України”, затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508 (далі – Правила ВППУ), Правилах ВП ДА та Правилах ПДА.”;

2) у розділі II:

пункт 2 викласти в такій редакції:

“2. Усі БпЛА, які виконують польоти вночі, мають бути оснащені спеціальним обладнанням для таких польотів. Під час польотів уночі на всіх БпЛА з моменту запуску до моменту закінчення польоту (вимкнення двигунів) мають бути увімкнені бортові аеронавігаційні вогні, крім БпЛА, що виконують бойові (спеціальні) завдання.”;

друге речення пункту 4 викласти в такій редакції: “У разі якщо розмір або конфігурація БпЛА унеможливило нанесення цих знаків, на БпЛА встановлюється розпізнавальна табличка з реєстраційним номером, контактним телефоном та адресою електронної пошти.”;

пункт 5 викласти в такій редакції:

“5. БпЛА підлягають державній реєстрації відповідно до вимог Правил реєстрації державних повітряних суден України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 07 лютого 2012 року № 63, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 334/20647.”;

3) пункт 3 глави 1 розділу V викласти у такій редакції:

“3. Зовнішнім пілотам (операторам), які входять до складу зовнішнього екіпажу, надається право на виконання польотів за умови отримання відповідного допуску та придатності до польотів за висновком лікарсько-льотної комісії (далі – ЛЛК), крім зовнішніх пілотів (операторів) БпЛА БпАК 1 класу мікро.”;

4) у розділі IX:

у пункті 12:

в абзаці шостому слова “Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 401” замінити словами “Положення про ВППУ”;

після абзацу шостого доповнити новим абзацом сьомим такого змісту:
“Правила ВППУ”;

У зв'язку з цим абзаци сьомий – двадцять другий вважати відповідно абзацами восьмим – двадцять третім;

5) у пункті 14 розділу X слова та цифри “до статей 78, 79 Положення про ВППУ” замінити словами та цифрами “до пункту 24 Положення про ВППУ, пункту 17 розділу VI та пунктів 10, 11 розділу VIII Правил ВППУ”;

6) у додатках до Правил:

додаток 2 після рядка

“Місце зльоту _____”
(найменування аеродрому, ЗПМ, НЗПМ)

доповнити новим рядком такого змісту:

“Контактний телефон, адреса електронної пошти _____”;

пункт 2 глави 1 додатка 3 після слів “відповідно до вимог БКР” доповнити словами “за погодженням з уповноваженим структурним підрозділом Міністерства оборони України з питань регулювання діяльності державної авіації України”.

3. Абзац третій пункту 3 розділу I Правил медичного забезпечення польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 30 вересня 2015 року № 519, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2015 року за № 1287/27732, викласти в такій редакції:

“медичне забезпечення польотів державної авіації України – окремий вид медичного забезпечення, що є системою заходів щодо підтримки професійного здоров'я, оптимізації функціонального стану організму і підвищення працездатності льотного складу, персоналу (зовнішні пілоти (оператори)) з керування безпілотними авіаційними комплексами (безпілотними авіаційними системами) 1 класу міні та вище, персоналу з управління повітряним рухом, інженерно-технічного складу (персонал, який виконує підготовку авіаційної техніки до польотів) з метою ефективного та безпечного виконання ними завдань за призначенням;”.

4. Абзац четвертий пункту 1 розділу I Положення про лікарсько-льотну експертизу в державній авіації України, затвердженого наказом Міністерства оборони України від 20 листопада 2017 року № 602, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 27 грудня 2017 року за № 1566/31434, викласти в такій редакції:

“персонал з керування безпілотними авіаційними комплексами 1 класу міні та вище;”.

Начальник Управління регулювання
діяльності державної авіації України



Микола КУШНІРУК