

**Правила
польотів цивільних повітряних суден
у повітряному просторі України**

1. Загальні положення

1.1. Правила польотів цивільних повітряних суден (ПС) у повітряному просторі України (далі – Правила) встановлюють загальний порядок виконання польотів та маневрування повітряних суден у класифікованому повітряному просторі України і повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху (ОПР) покладено на Україну, з метою забезпечення безпеки польотів повітряних суден і екологічної безпеки.

1.2. Усі нормативно-правові акти, що розробляються та видаються міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади з питань виконання польотів та маневрування повітряних суден, що виконують польоти як загальний повітряний рух (GAT) повинні відповідати вимогам цих Правил.

1.3. Вимоги цих Правил поширюються на всіх суб'єктів правовідносин, на яких розповсюджується дія Повітряного кодексу України, який регулює відносини в галузі цивільної авіації, в тому числі - підприємства, установи, організації незалежно від форм власності, та фізичних осіб, які здійснюють діяльність, пов'язану з експлуатацією цивільних повітряних суден, цивільних аеродромів та органи обслуговування повітряного руху.

1.4. Наведені в Правилах терміни вживаються у такому значенні

У тексті Правил термін «обслуговування» означає функціональні обов'язки або обслуговування, що надається. Термін «орган» означає колектив працівників, які здійснюють обслуговування.

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 повітряного судна у вертикальній площині витримується у значеннях абсолютної висоти;

авіаційна станція - наземна станція авіаційного мобільного зв'язку. В окремих випадках авіаційна станція може бути встановлена на борту морського судна або на платформі в морі;

аварійне обслуговування - обслуговування, що забезпечується шляхом оповіщення відповідних організацій про повітряні судна, яким потрібна пошуково-рятувальна допомога, та сприяння таким організаціям на їх запит;

аеродром - поверхня земної або водної ділянки (на якій розміщені будинки, споруди та обладнання), яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден;

аеродромний рух - увесь рух у зоні маневрування аеродрому, а також польоти всіх повітряних суден в районі аеродрому.

Повітряне судно виконує політ в районі аеродрому, коли воно входить до аеродромної схеми польотів, виходить з неї чи перебуває в її межах;

аеродромна схема польотів - встановлений маршрут, якого повинні дотримуватися повітряні судна, що виконують політ в районі аеродрому;

аеродромне диспетчерське обслуговування - диспетчерське обслуговування аеродромного руху;

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

барометрична висота - атмосферний тиск, виражений у величинах абсолютної висоти, що відповідає тиску по стандартній атмосфері на даному рівні;

безпілотний (некерований) аеростат – безпілотне повітряне судно легше за повітря, не обладнане силовою установкою та перебуває у вільному польоті;

бортова система попередження зіткнення (ACAS) - бортова система, що базується на використанні сигналів бортового прийомовідповідача вторинного оглядового радіолокатора (SSR), функціонує незалежно від наземного обладнання і повідомляє пілоту про потенційно конфліктну ситуацію з повітряними суднами, які обладнані прийомовідповідачами вторинної радіолокації;

видимість - величина, яка представляє собою значення, що перевищує: найбільшу відстань, на якій чорний об'єкт прийнятних розмірів, розташований поблизу землі, можна побачити й розпізнати при його спостереженні на світлому фоні;

найбільшу відстань, на якій світловий орієнтир силою світла приблизно 1000 кд можна побачити й розпізнати на неосвітленому фоні.

Ці дві відстані мають різні значення в повітрі із заданим коефіцієнтом затухання:

а) це метеорологічна оптична дальність видимості;

б) це видимість, що змінюється в залежності від освітленості фону;

видимість у польоті – видимість з кабіни пілота повітряного судна у напрямку польоту;

видимість біля землі – видимість на аеродромі, яка повідомляється уповноваженим спостерігачем чи автоматичною системою;

висота нижньої межі хмар - відстань за вертикаллю між поверхнею суші або води та нижньою межею найнижчого шару хмар, що знаходяться нижче 6000 метрів (20000 футів) та закривають більше половини неба;

відносна висота - відстань по вертикалі від указанного вихідного рівня до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

відповідний повноважний орган:

щодо польоту над відкритим морем - відповідний повноважний орган держави реєстрації;

щодо польоту не над відкритим морем - відповідний повноважний орган держави, яка має суверенітет над територією, над якою виконується політ ПС;

відповідний повноважний орган обслуговування повітряного руху - призначений державою відповідний повноважний орган, на який покладена відповідальність за забезпечення ОНР у межах даного повітряного простору;

візуальні метеорологічні умови – метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар, що відповідають установленим значенням або перевищують їх;

Державіаслужба - уповноважений орган з питань цивільної авіації;

диспетчерська зона - частина контрольованого повітряного простору, що простягається вгору від земної поверхні до встановленої верхньої межі;

диспетчерський район - частина контрольованого повітряного простору, що простягається вгору від межі, установленної над землею поверхнею до встановленої верхньої межі, контроль та обслуговування повітряного руху в якій здійснюється відповідним диспетчерським органом;

диспетчерське обслуговування підходу - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів повітряних суден, що прибувають або вилітають;

диспетчерське обслуговування повітряного руху - обслуговування, що надається з метою:

- запобігання зіткненням між повітряними суднами;
- запобігання зіткненням повітряних суден з перешкодами в зоні маневрування;
- прискорення та підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

диспетчерський орган підходу - орган, призначений для забезпечення диспетчерського обслуговування контрольованих польотів повітряних суден, що прибувають або вилітають на (з) один або декілька аеродромів;

диспетчерський дозвіл – дозвіл повітряному судну діяти відповідно до умов, установлених диспетчерським органом.

Термін “диспетчерський дозвіл” може скорочуватися до терміну “дозвіл”.

Скорочений термін “дозвіл” може використовуватись зі словами “на вирулювання”, “на зліт”, “на виліт”, “на політ за маршрутом”, “на заходження на посадку” або “на посадку” для позначення етапу польоту, до якого відноситься диспетчерський дозвіл;

ешелон польоту - поверхня постійного атмосферного тиску, віднесена до встановленої величини тиску 760 мм. рт. ст. (1013,2 гектопаскалей /гПа/) і віддалена від інших таких поверхонь на величину встановлених інтервалів тиску.

Барометричний висотомір, калібрований відповідно до стандартної атмосфери:

- при встановленні тиску за QNH показуватиме абсолютну висоту;
- при встановленні тиску за QFE показуватиме відносну висоту над опорною точкою QFE;
- при встановленні тиску 760 мм.рт.ст. (1013,2 ГПа) може бути використаний для індикації ешелонів польоту.

Терміни «відносна висота» та «абсолютна висота», що тут використовуються, означають приладні, а не геометричні відносні та абсолютні

висоти;

загальний повітряний рух – польоти повітряних суден, що виконуються за цивільними правилами і процедурами та/або стандартами та рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації;

загальний розрахунковий закінчений час:

для польотів за правилами польотів за приладами - розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над визначеною за навігаційними засобами заданою точкою, від якої припускається початок схеми заходження на посадку за приладами, або якщо навігаційні засоби не пов'язані з аеродромом призначення, - до прольоту над аеродромом призначення;

для польотів за правилами візуальних польотів - розрахунковий час, необхідний від зльоту до прольоту над аеродромом призначення;

запасний аеродром - аеродром, до якого може прямувати повітряне судно у разі, коли неможливо або недоцільно виконувати політ до аеродрому призначення або здійснити на ньому посадку. До запасних аеродромів належать:

запасний аеродром при вильоті - запасний аеродром, на якому повітряне судно може здійснити посадку, якщо в цьому виникає потреба незабаром після зльоту, а використати аеродром вильоту не можливо.

запасний аеродром на маршруті – запасний аеродром, на якому повітряне судно може здійснити посадку у випадку, виникнення позаштатної чи аварійної ситуації під час польоту на маршруті;

запасний аеродром на маршруті ETOPS - запасний аеродром, на якому ПС може здійснити посадку у випадку вимкнення двигуна або виникнення іншої позаштатної чи аварійної ситуації на маршруті при виконанні ETOPS;

запасний аеродром пункту призначення - запасний аеродром, на який може прямувати повітряне судно в тому випадку, коли неможливо чи недоцільно виконати посадку на аеродромі призначення.

Аеродром, з якого виконується виліт повітряного судна, може бути запасним аеродромом на маршруті або запасним аеродромом пункту призначення для даного повітряного судна.

злітно-посадкова смуга - встановлена прямокутна ділянка сухопутного аеродрому, яка підготовлена для зльоту та посадки повітряних суден;

заборонена зона – частина повітряного простору встановлених розмірів над поверхнею землі чи територіальними водами держави, у межах якого польоти повітряних суден заборонені;

збірник аеронавігаційної інформації - видана або санкціонована державою публікація, яка містить довгострокову аеронавігаційну інформацію, що має важливе значення для аеронавігації;

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

зона маневрування – частина аеродрому, крім перонів, що призначена для зльоту посадки, руління повітряних суден;

зона обмеження польотів - частина повітряного простору над сухопутною територією або територіальними водами, де обмежуються польоти повітряних суден;

зона посадки – частина робочої площі, що призначена для зльоту і посадки повітряних суден;

зона руху (робоча площа) – частина аеродрому призначена для зльоту, посадки, і руління повітряних суден, яка складається з зони маневрування і перону (перонів);

зональна навігація – метод навігації, який дозволяє повітряним суднам виконувати політ по будь-якій потрібній траєкторії в межах зони дії наземних або супутникових навігаційних засобів або в межах, що визначені технічними характеристиками автономних засобів чи їх комбінації;

інформація про рух - інформація, що надається органом обслуговування повітряного руху екіпажу повітряного судна з метою попередження його про інші відомі повітряні судна або повітряні судна, які можуть перебувати недалеко від його місцезнаходження або зазначеного маршруту польоту, що допомагає екіпажу запобігати зіткненню;

командир повітряного судна - пілот, який визначений експлуатантом або, у випадку авіації загального призначення, власником повітряного судна виконувати обов'язки командира та відповідати за безпечне виконання польоту;

контрольований аеродром - аеродром, на якому забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху.

Термін «контрольований аеродром» означає, що на цьому аеродромі забезпечується диспетчерське обслуговування аеродромного руху, але це не означає обов'язкової наявності диспетчерської зони.

контрольований повітряний простір - частина повітряного простору, у межах якого забезпечується диспетчерське обслуговування повітряного руху відповідно до встановленої класифікації повітряного простору ОПР.

До контрольованого повітряного простору відноситься повітряний простір ОПР класів А, В, С, D та Е;

контрольований політ - будь-який політ, який виконується за наявності

диспетчерського дозволу;

крейсерський рівень - рівень (ешелон, висота), який підтримується повітряним судном протягом значної частини польоту;

курс – напрямок, який вказує повздовжню вісь повітряного судна, виражений в градусах від північного напрямку (дійсного, магнітного, компасного або умовного);

лінія шляху (трек) - проекція траєкторії польоту повітряного судна на земну поверхню, напрямок якої в будь-якій точці польоту виражений в градусах від північного напрямку (дійсного, магнітного або умовного);

маршрут ОПР - визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення обслуговування повітряного руху. Зазначене поняття використовується для повітряного маршруту, контрольованого чи неконтрольованого маршруту, умовного маршруту, маршруту прибуття або вильоту тощо;

межа дії дозволу – пункт або точка до якої діє диспетчерський дозвіл виданий повітряному судну;

місце чекання біля ЗПС - визначене місце для чекання призначене для захисту злітно-посадкової смуги, чи критичної/чутливої зони ILS/MLS, в якому повітряне судно, що виконує руління і транспортні засоби повинні зупинитися і чекати, якщо немає іншого дозволу аеродромної диспетчерської вишки;

набір висоти в крейсерському режимі – пілотування повітряного судна у крейсерському режимі, яке забезпечує приріст абсолютної висоти пропорційно до зменшення маси повітряного судна;

небезпечна зона - частина повітряного простору, у межах якої у визначені періоди часу може здійснюватися діяльність, що є небезпечною для польотів повітряних суден;

обслуговування повітряного руху - загальний термін, що означає у відповідних випадках польотно-інформаційне обслуговування, аварійне обслуговування, консультативне обслуговування, диспетчерське обслуговування повітряного руху (районне диспетчерське обслуговування, диспетчерське обслуговування підходу або аеродромне диспетчерське обслуговування);

орган обслуговування повітряного руху - орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху;

орган диспетчерського обслуговування повітряного руху - загальний

термін, який означає у відповідних випадках районний диспетчерський центр, диспетчерський орган підходу або аеродромну диспетчерську вишку;

пагориста місцевість – місцевість з пересічним рельєфом і відносним перевищенням рельєфу від 200 метрів до 500 метрів в радіусі 25 кілометрів,

персонал із забезпечення безпеки польотів – особи, неналежне виконання якими своїх посадових обов'язків може поставити під загрозу безпеку авіації, до яких належать члени екіпажу, персонал з технічного обслуговування, диспетчери ОПП, та інші відповідні категорії працівників;

перон – визначена ділянка сухопутного аеродрому, що призначена для розміщення повітряних суден з метою посадки та висадки пасажирів, завантаження і розвантаження пошти, вантажу, заправки, стоянки та технічного обслуговування;

план польоту - установлені відомості про намічений політ або частини польоту повітряного судна, які надаються органам ОПП;

повітряне судно - апарат, що тримається в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

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

повітряний маршрут – контрольований повітряний простір, або його частина у вигляді коридору;

повітряний рух - усі повітряні судна, що перебувають у польоті або рухаються у зоні маневрування аеродрому;

повітряна траса – контрольований повітряний простір (або його частина) в вигляді коридору,

повторюваний план польоту - план польоту, що стосується окремих польотів, які часто повторюються, регулярно виконуються з однаковими основними елементами, який надається експлуатантом для зберігання і багаторазового використання органами ОПП;

поданий план польоту - план польоту в тому вигляді, у якому він поданий органу ОПП пілотом або його повноважним представником без будь-яких подальших змін;

політ за ППП - політ, що виконується відповідно до правил польотів за

приладами;

політ за ПВП - політ, що виконується відповідно до правил візуальних польотів;

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

поточний план польоту - план польоту, у тому числі можливі зміни до нього, зумовлені подальшими диспетчерськими дозволами;

приладові метеорологічні умови – метеорологічні умови, виражені у значеннях дальності видимості, відстані до хмар та висоти нижньої межі хмар; ці значення нижчі, ніж значення, що встановлені для візуальних метеорологічних умов;

психоактивні речовини - алкоголь, опіоїди, каннабіноїди, седативні засоби, гіпнотичні препарати, кокаїн, інші психостимулювальні засоби, галюциногени та летючі розчинники. Виняток становлять тютюн і кофеїн;

пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху - орган, який створюється з метою отримання повідомлень щодо ОНР і планів польоту, що подаються перед вильотом.

Пункт збору донесень щодо ОНР може створюватися як окремий орган або об'єднуватися з існуючим органом, таким як орган ОНР чи орган обслуговування аеронавігаційною інформацією;

радіотелефонний зв'язок – зв'язок, що призначений для мовного обміну інформацією;

район польотної інформації - частина повітряного простору, у межах якої забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування;

районне диспетчерське обслуговування - диспетчерське обслуговування контрольованих польотів у диспетчерських районах;

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

рекомендація щодо запобігання зіткнення – рекомендація органу ОНР стосовно маневрування повітряного судна з метою надання допомоги пілоту по запобіганню зіткнення;

рівень - загальний термін, що відноситься до положення у вертикальній площині повітряного судна, яке перебуває у польоті, і що означає у відповідних

випадках відносну висоту, абсолютну висоту чи ешелон польоту;

рівнинна місцевість – місцевість з відносним перевищенням рельєфу до 200 метрів в радіусі 25 кілометрів,

розрахунковий час заходження на посадку – розрахований органом диспетчерського ОПР час, коли повітряне судно, яке прибуває залишить контрольну точку очікування для завершення заходження на посадку.

Фактичний час покидання контрольної точки очікування залежить від диспетчерського дозволу на виконання заходження на посадку;

розрахунковий час прибуття:

а) під час виконання польотів за приладами - розрахунковий час прибуття ПС до наміченої точки, зазначеної навігаційними засобами, з якої передбачається виконання маневру заходження на посадку за приладами, чи за відсутності навігаційного засобу, пов'язаного з цим аеродромом, - час прибуття ПС у точку над аеродромом;

б) під час виконання польотів за ПВП - розрахунковий час прибуття ПС у точку над аеродромом;

розрахунковий час прибирання колодок - розрахунковий час, коли ПС почне рух, пов'язаний з вильотом;

руління - переміщення повітряного судна за рахунок власної тяги двигунів по поверхні аеродрому, крім етапів виконання зльоту та посадки;

руліжна доріжка - встановлений для руління повітряних суден маршрут на сухопутному аеродромі, який призначений для з'єднання однієї частини аеродрому з іншою. Руліжною доріжкою може бути:

руліжна доріжка на стоянці - частина перону, маркована як руліжна доріжка і призначена тільки для зарулювання та вирулювання з місць стоянок ПС;

руліжна доріжка на перонні - руліжна доріжка на пероні, що призначена для забезпечення руління через перон;

руліжна доріжка для швидкого звільнення ЗПС - руліжна доріжка, з'єднана зі злітно-посадковою смугою під гострим кутом та сконструйована таким чином, щоб дозволити ПС, які виконують посадку, звільняти ЗПС на підвищених швидкостях щоб мінімізувати час зайнятості ЗПС;

сигнальна зона - зона на аеродромі, що використовується для демонстрації наземних сигналів;

спеціальний політ за ПВП - політ за ПВП, виконання якого у диспетчерській зоні дозволено органом ОПР у гірших метеорологічних умовах, ніж візуальні метеорологічні умови;

термінальний диспетчерський район - диспетчерський район, який встановлюється в місцях сходження маршрутів ОПР навколо одного або декількох основних аеродромів;

точка переключення – точка у якій при польоті повітряного судна на ділянці маршруту ОПР, що визначений все напрямленими ДВЧ-маяками планується перехід основного навігаційного орієнтування з засобу, що перебуває позаду повітряного судна на засіб, що знаходиться попереду нього;

точка передачі повідомлень – визначений географічний орієнтир відносно якого може бути надане повідомлення про місце повітряного судна;

фігурний політ (вищий пілотаж) - навмисно виконувані маневри внаслідок яких, повітряне судно різко змінює свої позиції, займає незвичайне положення у повітряному просторі або незвичайно міняє швидкість;

центр польотної інформації – орган ОПР, призначений для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування та аварійного обслуговування у відповідному районі польотної інформації;

член льотного екіпажу - особа авіаційного персоналу, що має свідоцтво пілота та на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряним судном протягом виконання польотного завдання.

1.5 Скорочення

АНІ	- аеронавігаційна інформація;
ВМУ	- візуальні метеорологічні умови;
ДВЧ	- дуже високі частоти;
КПС	- командир повітряного судна;
ЗПС	- злітно-посадкова смуга;
ОПР	- обслуговування повітряного руху;
ПВП	- правила візуальних польотів;
ППП	- правила польотів за приладами;
ПС	- повітряне судно;
РДЦ	- районний диспетчерський центр;
ЦПІ	- центр польотної інформації;
ACAS	- бортова система попередження зіткнень (airborne collision avoidance system);
ARO	- пункт збору донесень щодо обслуговування повітряного руху (air traffic services reporting office);
CTR	- диспетчерська зона (control zone);
FL	- ешелон польоту (flight level);
FPL	- план польоту (
GAT	- загальний повітряний рух (general air traffic);
QFE	- кодове позначення тиску на рівні аеродрому або порогу ЗПС

	(question field elevation - field elevation pressure /Q-code/);
QNE	- кодове позначення стандартного атмосферного тиску за стандартною атмосферою (question normal elevation - standard pressure (1013 hPa) /Q-code/);
QNH	- кодове позначення тиску, приведенного до середнього рівня моря (question normal height - sea level pressure/Q-code/) за стандартною атмосферою;
RNAV	- зональна навігація (area navigation);
RPL	- повторювальний план польоту (<i>Repetitive flight plan</i>);
RVSM	- скорочений мінімум вертикального ешелонування (<i>Reduced Vertical Separation Minimum</i>);
SSR	- вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar);
UTC	- всесвітній скоординований час (universal time coordinated);

2. Дотримання правил польотів

2.1. Авіаційний персонал повинен знати вимоги цих Правил в частині, що його стосується, і несе персональну відповідальність за їх виконання згідно з чинним законодавством.

Кожний випадок порушення Правил підлягає розслідуванню в установленому порядку.

2.2. У разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу для життя людей, командир повітряного судна може відступати від вимог Правил з негайним повідомленням про прийняте рішення органу ОНР, з яким він здійснює радіозв'язок.

2.3. Керування повітряним судном як в польоті так і в зоні руху аеродрому, здійснюється відповідно до розділу 3 цих Правил, а в польоті, крім того, відповідно до:

- а) правил візуальних польотів; або
- б) правил польотів за приладами.

Примітка 1. Порядок обслуговування повітряних суден, які виконують польоти за правилами польотів за приладами (ППП) та правилами візуальних польотів (ПВП) у класифікованому повітряному просторі обслуговування повітряного руху (ОНР) встановлюється Правилами польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху у класифікованому повітряному просторі обслуговування повітряного руху України, затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 16.04.2003 №293, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 05.05.2003 за №346/7667.

Примітка 2. Командир повітряного судна (КПС) має право виконувати політ за PPP у візуальних метеорологічних умовах (ВМУ). В окремих частинах повітряного простору ОНР, Державіаслужба може встановлювати вимоги щодо обов'язкового виконання польоту за PPP у візуальних метеорологічних умовах.

2.4. Відповідальність за дотримання правил польотів

2.4.1. Відповідальність командира повітряного судна

Незалежно від того, чи командир повітряного судна безпосередньо пілотує повітряне судно чи ні, він несе відповідальність за керування повітряним судном відповідно до вимог цих Правил крім випадків, коли командир повітряного судна може відступати від цих вимог за обставин, необхідних в інтересах безпеки.

2.4.2. Передпольотна підготовка

До початку польоту командир повітряного судна повинен ознайомитись з усією наявною інформацією, яка стосується запланованого польоту. Передпольотна підготовка для польоту за межі району аеродрому та для всіх польотів за ППП включає ретельне вивчення поточних метеорологічних повідомлень і прогнозів погоди з урахуванням вимог щодо аеронавігаційного запасу палива й альтернативних дій у тих випадках, коли політ не може бути завершений відповідно до плану.

2.5. Повноваження командира повітряного судна

Під час виконання своїх обов'язків командир повітряного судна має остаточне право розпоряджатися повітряним судном.

2.6. Вживання спиртних напоїв, наркотиків або лікарських засобів

Будь-якій особі, від діяльності якої залежить безпека польотів, вживати спиртні напої, наркотики або лікарські засоби та перебувати під впливом будь-яких психоактивних речовин, що обмежують можливості людини під час виконання своїх обов'язків забороняється.

3. Загальні правила

3.1. Захист людей та майна

3.1.1. Халатне або безвідповідальне пілотування повітряного судна

Пілотування повітряного судна повинно здійснюватися без ознак халатності чи безвідповідальності, які створюють загрозу для життя або збереження майна інших людей.

3.1.2. Мінімальні висоти

Крім випадків, коли це необхідно при зльоті або посадці, або за винятком тих випадків, коли на це видається дозвіл Державіаслужби, виконання польотів над населеними районами міст, селищ, сіл, або над скупченням людей на

відкритому повітрі на такій висоті, що не забезпечує виконання посадки під час виникнення надзвичайних обставин, без надмірної загрози людям або майну на землі забороняється.

Мінімальні відносні висоти для польотів за ПВП встановлюються правилами візуальних польотів, а мінімальні рівні для польотів за ППП – правилами польотів за приладами.

3.1.3. Крейсерські рівні

Крейсерські рівні, на яких виконується політ або частина польоту, виражаються:

- а) ешелонами - при польотах вище абсолютної висоти переходу;
- б) абсолютними висотами - при польотах на абсолютній висоті переходу або нижче за неї.

Абсолютною висотою переходу у повітряному просторі України є висота 3050м (10000 футів).

Примітка. Система вертикального ешелонування визначається спільним наказом Міністерства транспорту України та Міністерства оборони України від 13.07.2001 №441/241 «Про введення в дію системи вертикального ешелонування ІКАО», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01.08.2001 за №653/5844.

3.1.4. Скидання або розприскування

За винятком умов, встановлених Державіаслужбою і наданих у інформації, рекомендації та/або дозволі відповідного органу ОНР, будь-що скидати або розприскувати з повітряних суден під час польоту забороняється.

3.1.5. Буксирування

За винятком умов, встановлених Державіаслужбою і наданих у інформації, рекомендації та/або дозволі відповідного органу ОНР буксирування повітряним судном іншого повітряного судна або будь-якого предмету забороняється.

3.1.6. Стрибки з парашутом

а) крім випадку аварійного стрибка та випадків, передбачених порядком, який встановлюється Державіаслужбою і наданий у інформації, рекомендації та/або дозволі відповідного органу ОНР, стрибки з парашутом забороняються.

б) у разі виконання планових стрибків з парашутом отримання дозволу від відповідного органу ОНР є обов'язковим.

3.1.7. Акробатичний політ

а) крім випадків, передбачених порядком, який встановлюється Державіаслужбою і наданий у інформації, рекомендації та/або дозволі відповідного органу ОНР виконання акробатичних польотів повітряними суднами забороняється.

б) у кожному випадку виконання акробатичного польоту повинно бути узгоджено з відповідним органом ОНР.

3.1.8. Польоти групою

Польоти групою можуть виконуватися лише у тому випадку, коли існує попередня домовленість дій між командирами повітряних суден, які будуть виконувати груповий політ. Польоти групою у контрольованому повітряному просторі виконуються тільки відповідно до умов, наданих Украероцентром (РДЦ). Такі умови передбачають наступне:

а) група виконує політ як одне повітряне судно з точки зору навігації і повідомлень про місцезнаходження;

б) за забезпечення ешелонування між повітряними суднами в польоті відповідають командир ведучого повітряного судна і командири інших повітряних суден групи. Забезпечення ешелонування між повітряними суднами включає перехідні періоди, коли повітряні судна маневрують для заняття свого місця в групі та під час сходження і розходження;

в) повздовжній і бічний інтервал між ведучим повітряним судном та кожним іншим повітряним судном групи не повинен перевищувати 1км (0,5м. милі), а вертикальний інтервал не повинен перевищувати 30м (100 футів).

3.1.9. Безпілотні некеровані аеростати

Безпілотний некерований аеростат повинен експлуатуватися таким чином, щоб звести до мінімуму небезпеку людям, майну або іншим повітряним суднам та з дотриманням умов, наведених у додатку 1.

3.1.10. Заборонені зони та зони обмеження польотів

а) у повітряному просторі України або в окремих його районах польоти повітряних суден можуть бути повністю заборонені або обмежені за висотою, у часі та напрямках у порядку, встановленому Положенням про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 №401.

б) постійно діючі заборонені зони і зони обмеження польотів обов'язково включаються до Збірника аеронавігаційної інформації і наносяться на аеронавігаційні карти.

в) повітряні судна не повинні виконувати польоти в заборонених зонах або в зонах обмеження польотів, інформація про які була належним чином опублікована, крім польотів, що виконуються відповідно до умов обмежень, або з дозволу Державіаслужби.

3.2. Запобігання зіткнень

Екіпаж не повинен послабляти пильність з метою виявлення небезпеки зіткнення незалежно від типу польоту або класу повітряного простору, в якому виконується політ повітряного судна та під час пересування в зоні маневрування аеродрому. Командир повітряного судна відповідає за виконання найбільш ефективного маневру по запобіганню зіткнення відповідно до рекомендацій з уникнення зіткнення, отриманих від бортової системи ACAS.

Порядок обладнання повітряних суден бортовими системами із запобігання зіткнень та їх експлуатації встановлює Державіаслужба.

3.2.1. Зближення

Повітряне судно не повинно виконувати політ на такій відстані від іншого повітряного судна, коли виникає небезпека зіткнення.

3.2.2. Право першочерговості

Повітряне судно, яке має право першочерговості перед іншим повітряним судном для забезпечення безпеки розходження, повинне зберігати свій курс та швидкість.

а) екіпаж повітряного судна, яке відповідно до вимог цих Правил, наведених у підпунктах 3.2.2 - 3.2.5, зобов'язане звільнити шлях іншому повітряному судну, повинен уникати прольоту вище, нижче або попереду іншого повітряного судна. Це правило не поширюється, коли повітряне судно знаходиться на безпечній відстані від іншого повітряного судна і екіпаж враховує вплив турбулентності сліду.

б) у випадку ненавмисного зближення двох повітряних суден на зустрічних курсах або на курсах близьких до зустрічних, та якщо при цьому існує загроза зіткнення, пілот кожного повітряного судна повинен відвернути своє повітряне судно вправо для їх розходження лівими бортами.

3.2.3. При зближенні двох повітряних суден на курсах, що сходяться, та знаходяться приблизно на одному рівні, повітряне судно, справа від якого знаходиться інше повітряне судно, звільняє йому шлях, крім випадків, коли:

- а) повітряне судно, яке важче за повітря, і приводиться в рух силовою установкою, звільняє шлях дирижаблям, планерам і аеростатам;
- б) дирижаблі звільняють шлях планерам і аеростатам;
- в) планери звільняють шлях аеростатам;

г) повітряне судно, що приводиться у рух силовою установкою, звільняє шлях повітряним суднам, які буксирують інші повітряні судна або будь-які предмети.

3.2.4. Повітряним судном, що здійснює обгін, вважається повітряне судно, яке наближається до судна, що летить попереду з його хвостової частини, по лінії, що утворює кут менше ніж 70° до площини симетрії останнього, тобто воно перебуває в такому положенні по відношенню до повітряного судна, що обганяється, коли вночі не можливо бачити жодного з лівих чи правих аеронавігаційних вогнів повітряного судна.

Повітряне судно, яке обганяється, користується правом першочерговості, а повітряне судно, яке обганяє, незалежно від того набирає воно висоту, знижується чи знаходиться у горизонтальному польоті, поступається шляхом, відвертаючи вправо. Незалежно від подальшого взаємного розташування повітряних суден одне до одного, екіпаж повітряного судна, що обганяє, зобов'язаний виконувати цю вимогу доти, поки обгін не буде цілком завершений із забезпеченням безпечних інтервалів.

3.2.5. Посадка

а) повітряне судно, що перебуває в польоті, або рухається по землі чи воді, звільняє шлях повітряним суднам, що виконують посадку або знаходяться на кінцевому етапі заходження на посадку.

б) коли два або декілька повітряних суден, важчих за повітря, наближаються до аеродрому для виконання посадки, повітряне судно, що знаходиться на більш високому рівні, звільняє шлях повітряному судну, що знаходиться на більш низькому рівні. Проте, повітряне судно, що знаходиться нижче, не користується цим правилом для того, щоб перетинати шлях повітряному судну, яке знаходиться на кінцевому етапі (сегменті) заходження на посадку, або для обгону такого повітряного судна.

Повітряне судно, важче за повітря, яке приводиться в рух силовою установкою, повинне звільнити шлях планерам.

в) вимушена посадка. Командир повітряного судна, якому відомо, що інше повітряне судно виконує аварійну посадку, зобов'язаний поступитися йому шляхом.

г) повітряне судно, яке рулює в зоні маневрування аеродрому, повинне звільнити шлях повітряним суднам, що виконують зліт або готуються злітати.

3.3. Наземний рух повітряних суден

3.3.1. У випадку небезпеки зіткнення між двома повітряними суднами, що виконують рулювання в зоні руху (на робочій площі) аеродрому, застосовуються такі правила:

а) при зближенні двох повітряних суден на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічного, кожне повітряне судно зупиняється та, у разі можливості, відвертає вправо, дотримуючись безпечного інтервалу;

б) при зближенні двох повітряних суден на курсах, що сходяться, повітряне судно, справа від якого знаходиться інше повітряне судно, повинне поступитися шляхом;

в) повітряне судно, що обганяється іншим повітряним судном, користується правом першочерговості, а повітряне судно, що обганяє, повинне витримувати безпечний інтервал.

3.3.2. Командир повітряного судна, яке рулить в зоні маневрування повинен зупинитися й чекати в усіх місцях чекання біля злітно-посадкової смуги, у тому числі на лінії попереднього старту, якщо немає іншого дозволу від аеродромної диспетчерської вишки.

Примітка. Маркування і відповідні знаки місць чекання біля ЗПС встановлюються Державіаслужбою відповідно до тому 1, Додатка 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

3.3.3. Командир повітряного судна, яке рулить в зоні маневрування повинен зупинитися й чекати на всіх лініях “СТОП”, де ввімкнені вогні і може продовжувати рух лише після того, як ці вогні вимкнуться.

3.4. Бортові вогні повітряного судна

3.4.1. Технічні характеристики вогнів, які встановлюються на повітряних суднах відповідно до вимог цих Правил та технічні умови до аеронавігаційних вогнів літаків і вертольотів, встановлюються Державіаслужбою.

Повітряне судно вважається таким, що експлуатується в зоні руху аеродрому, якщо воно виконує руління чи здійснюється його буксирування чи коли воно тимчасово зупиняється під час руління або буксирування.

3.4.2. У період між заходом і сходом сонця на всіх повітряних суднах, що знаходяться в польоті, повинні бути ввімкненими такі вогні:

а) вогні попередження зіткнення, що призначені для притягнення уваги до повітряного судна; та

б) аеронавігаційні вогні, що призначені для вказівки спостерігачеві відносної траєкторії польоту повітряного судна. Інші вогні, що можуть бути помилково прийняті за зазначені, не вмикаються.

Вогні, що призначені для інших цілей, наприклад, посадкові фари і вогні прожекторного освітлення планера повітряного судна, можуть використовуватися разом із вогнями попередження зіткнення, для підвищення помітності повітряного судна.

3.4.3. У період між заходом і сходом сонця, крім випадків, визначених пунктом 3.4.6:

а) на всіх повітряних суднах, що рухаються в зоні руху (на робочій площі) аеродрому повинні бути ввімкнені аеронавігаційні вогні, що призначені для вказівки спостерігачеві відносної траєкторії прямування повітряного судна. Інші вогні, якщо вони помилково можуть бути прийняті за зазначені вогні, не вмикаються;

б) у разі відсутності відповідного освітлення зони руху (робочої площі) аеродрому, на всіх повітряних суднах вмикаються вогні, що призначені для позначення їхніх габаритів;

в) на всіх повітряних суднах, що експлуатуються в зоні руху (на робочій площі) аеродрому вмикаються вогні, що призначені для притягнення уваги до повітряного судна; та

г) на всіх повітряних суднах із працюючими двигунами, що знаходяться в зоні руху аеродрому, вмикаються вогні, призначені для попередження, що їхні двигуни працюють.

Примітка. При відповідному розташуванні на повітряному судні аеронавігаційні вогні, що зазначені в пункті 3.4.2.б), можуть також задовольняти вимогам пункту 3.4.6.б). Червоні вогні попередження зіткнення, що встановлені для задоволення вимог пункту 3.4.2.а), можуть також задовольняти вимогам пунктів 3.4.3.в) і 3.4.3.г) за умови, що вони не викликають небезпечного осліплення спостерігачів.

3.4.4. На всіх повітряних суднах, які обладнані вогнями попередження зіткнення, згідно з вимогами пункту 3.4.2а), ці вогні повинні бути ввімкненими постійно під час знаходження повітряного судна в польоті не залежно від часу доби, крім випадків, визначених пунктом 3.4.6.

3.4.5. На всіх повітряних суднах, які:

а) експлуатуються в зоні руху (на робочій площі) аеродрому та обладнані вогнями попередження зіткнення згідно з вимогами пункту 3.4.3.в); або

б) знаходяться в зоні руху (на робочій площі) аеродрому та обладнані вогнями згідно з вимогами пункту 3.4.3.г), ці вогні повинні бути завжди ввімкненими незалежно від часу доби, крім випадків, визначених пунктом 3.4.6.

3.4.6. Командир повітряного судна має право вимкнути або зменшити інтенсивність будь-яких пробліскових вогнів, встановлених згідно з вимогами пунктів 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4 і 3.4.5, цих Правил якщо вони:

а) негативно впливають або можуть погіршити пілотування повітряного судна; або

б) викликають або можуть викликати небезпечне осліплення зовнішнього спостерігача.

3.4.7. Між заходом і сходом сонця, на всіх повітряних суднах, що знаходяться на воді, включаються бортові вогні, передбачені Міжнародними положеннями для попередження зіткнень на морі (видання 1972 року), за

винятком випадків, коли зробити це практично неможливо. В таких випадках на повітряних суднах встановлюються вогні, які за своїми характеристиками та місцем розташування максимально відповідають вогням Міжнародних правил.

Примітка. Технічні вимоги до вогнів, які встановлюються на літаках на воді, визначаються Державіаслужбою.

3.5. Навчальні польоти за приладами

У випадку, коли:

а) на повітряному судні не встановлене справне спарене керування; та
б) на борту повітряного судна на робочому місці зі спареним керуванням відсутній пілот-інструктор,
виконання учбових польотів за ППП забороняється.

Пілот-інструктор повинен мати достатній обзір спереду та з кожного боку повітряного судна.

3.6. Виконання польотів на аеродромі та в районі аеродрому.

Екіпаж повітряного судна, що виконує ту чи іншу операцію на аеродромі або в районі аеродрому, незалежно від того, чи знаходиться повітряне судно в зоні аеродромного руху, чи ні, зобов'язаний:

а) вести спостереження за іншим рухом на аеродромі з метою запобігання зіткнення;

б) дотримуватися або уникати схеми руху, що використовується іншими повітряними суднами;

в) виконувати всі розвороти вліво під час заходження на посадку та під час зльоту, якщо інше не описано в документах АНІ або від органу ОПР не отримано інший дозвіл;

г) виконувати посадку і зліт проти вітру, якщо умови безпеки, розташування ЗПС або повітряна обстановка, не вказують на доцільність вибору іншого напрямку.

Примітка. В зонах аеродромного руху можуть застосовуватися додаткові правила. Додаткові правила публікуються в документах аеронавігаційної інформації для конкретного аеродрому.

3.7. Порядок дій на воді

3.7.1. Коли два повітряних судна, або повітряне і надводне судно наближаються одне до одного і при цьому існує небезпека їхнього зіткнення, командир повітряного судна повинен продовжити рух, забезпечивши безпеку з урахуванням наявних обставин та умов, у тому числі обмежень, властивих іншому судну.

а) командир повітряного судна, справа від якого рухається інше повітряне або надводне судно, поступається шляхом для забезпечення безпечного інтервалу між ними.

б) командир повітряного судна, що наближається до іншого повітряного або надводного судна на зустрічних курсах або на курсах, близьких до зустрічних, повинен відвернути вправо для забезпечення безпечного інтервалу між ними.

в) повітряне судно або надводне судно що обганяється має право першочерговості, а повітряне судно, що обганяє, повинне змінити курс для забезпечення безпечного інтервалу.

г) повітряні судна, що виконують посадку на воду або зліт з води, повинні забезпечити безпечний інтервал від будь-яких надводних суден і не створювати перешкод їхньому руху.

3.8. Плани польоту

3.8.1. Подання плану польоту

Інформація щодо запланованого польоту або частини польоту, яка направляється до органу ОПП, повинна подаватися у форматі плану польоту (FPL).

3.8.2. План польоту повинен бути поданий до початку:

а) будь-якого польоту або його частини для того, щоб він був забезпечений диспетчерським ОПП;

б) будь-якого польоту, що виконується в межах повітряного простору класу G, для забезпечення польотно-інформаційного обслуговування, аварійного обслуговування та пошуку і рятування;

в) будь-якого польоту, що виконується в зоні з особливим режимом використання повітряного простору та виключній (морській) економічній зоні;

г) будь-якого польоту з перетином державних кордонів.

Примітка. Термін «план польоту» використовується для позначення, у відповідних випадках повної інформації по всіх пунктах маршруту польоту, які включені в план польоту, або обмеженої інформації, необхідної для отримання диспетчерського дозволу для невеликої частини польоту (наприклад, на перетин контрольованого маршруту ОПП, на зліт чи посадку на контрольованому аеродромі).

3.8.3. За відсутності повторюваного плану польоту (RPL) план польоту подається перед вильотом до пункту збору донесень щодо ОПП (ARO), іншому відповідному органу ОПП, а в ході польоту органу ОПП, з яким екіпаж повітряного судна підтримує зв'язок.

3.8.4. План польоту, якому потрібне диспетчерське обслуговування, подається, принаймні, за 60 хвилин до вильоту. Якщо план польоту подається під час польоту він повинен подаватися настільки завчасно, щоб було

гарантовано його отримання відповідним органом ОНР не пізніше як за 10 хвилин до розрахункового часу прибуття повітряного судна:

- а) до запланованого пункту входу в диспетчерський район; або
- б) в точку перетину контрольованого маршруту ОНР.

3.8.5. Зміст плану польоту

План польоту складається з пунктів (полів), які повинні включати наступні дані:

- пізнавальний індекс повітряного судна;
- правила польоту та тип польоту;
- кількість, тип(и) повітряних суден та категорія турбулентності сліду;
- устаткування;

аеродром вильоту. Для планів польоту поданих з повітря, інформація, зазначена в цьому пункті, буде показником місцезнаходження, де, в разі потреби, може бути отримана додаткова інформація щодо польоту;

розрахунковий час прибирання колодок. Для планів польоту, поданих з повітря, інформація, зазначена в цьому пункті, буде вказувати час прольоту першої точки маршруту, вказаної в плані польоту;

- крейсерська швидкість (швидкості);
- крейсерський рівень (рівні);
- маршрут польоту;
- аеродром призначення і загальний розрахунковий закінчений час;
- запасний аеродром (аеродроми);
- запас палива;
- загальна кількість осіб на борту;
- аварійно-рятувальне устаткування;
- інша інформація.

Термін «аеродром», який використовується у форматі плану польоту, крім аеродромів, означає також злітно-посадкові майданчики, які можуть використовуватися повітряними суднами певних типів, наприклад, вертольотами або аеростатами.

3.8.6. Складання плану польоту

Незалежно від того з якою метою подано план польоту, він повинен містити застосовувані дані по всіх пунктах, включно з пунктом «аварійно-рятувальне устаткування» щодо всього маршруту чи його частини, на яку подається цей план.

3.8.7. Зміни до плану польоту

Про всі непередбачені відхилення від плану польоту, який виконується за ППП або ПВП та обслуговується як контрольований політ, екіпаж повинен якнайшвидше повідомити відповідний орган ОНР.

Для інших польотів за ПВП, до органу ОПР доводяться тільки значні зміни у плані польоту.

Примітка 1. Подана перед вильотом інформація щодо запасу палива і загального числа осіб на борту, яка виявилася неточною на момент вильоту, відноситься до розряду значних змін у плані польоту і підлягає обов'язковому повідомленню.

Примітка 2. Порядок подання змін до RPL визначається Повідомленнями щодо обслуговування повітряного руху.

3.8.8. Закриття плану польоту

а) доповідь про прибуття здійснюється особисто екіпажем повітряного судна, на яке подавався план польоту, відповідному органу ОПР аеродрому призначення, відразу після посадки каналами радіотелефонного зв'язку або каналом лінії передачі даних.

б) у тому випадку, коли план польоту був наданий тільки у відношенні частини польоту, яка не включає ту частину польоту, що залишається до пункту призначення, він закривається шляхом надання доповіді відповідному органу ОПР.

в) у випадку відсутності на аеродромі прибуття органу ОПР, доповідь про прибуття повітряного судна екіпаж здійснює після посадки найближчому органу ОПР за допомогою засобів найбільш швидкої передачі даних.

г) у разі відсутності на аеродромі засобів зв'язку, що робить неможливим подання доповіді про прибуття за допомогою наземних засобів, командир повітряного судна зобов'язаний безпосередньо перед посадкою повітряного судна передати відповідному органу ОПР повідомлення, аналогічне доповіді про прибуття. Таке повідомлення, передається РДЦ (ЦПП), який відповідає за той РПП, де знаходиться повітряне судно.

3.8.9. Доповідь про прибуття повітряного судна повинна складатися з таких елементів інформації:

- а) пізнавальний індекс повітряного судна;
- б) аеродром вильоту;
- в) аеродром призначення (тільки у випадку посадки на запасному аеродромі);
- г) аеродром прибуття;
- г) час прибуття.

Примітка. Невиконання цих вимог може викликати серйозні порушення в обслуговуванні повітряного руху і спричинити значні витрати на проведення непотрібних пошуково-рятувальних робіт.