

Международные стандарты



Приложение 2
к Конвенции о международной
гражданской авиации

Правила полетов

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 24 февраля 2005 года,
и с 24 ноября 2005 года заменяет все предыдущие
издания Приложения 2.

Сведения о применении Стандартов
содержатся в предисловии.

Издание десятое
Июль 2005 года

Международная организация гражданской авиации

Международные стандарты



Приложение 2
к Конвенции о международной
гражданской авиации

Правила полетов

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 24 февраля 2005 года,
и с 24 ноября 2005 года заменяет все предыдущие
издания Приложения 2.

Сведения о применении Стандартов
содержатся в предисловии.

Издание десятое
Июль 2005 года

Международная организация гражданской авиации

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ	(v)
ГЛАВА 1. Определения	1-1
ГЛАВА 2. Применение правил полетов	2-1
2.1 Территориальная сфера действия правил полетов	2-1
2.2 Соблюдение правил полетов	2-1
2.3 Ответственность за соблюдение правил полетов	2-2
2.4 Полномочия командира воздушного судна	2-2
2.5 Связанное с риском употребление психоактивных веществ	2-2
ГЛАВА 3. Общие правила	3-1
3.1 Защита людей и имущества	3-1
3.2 Предотвращение столкновений	3-3
3.3 Планы полета	3-8
3.4 Сигналы	3-11
3.5 Время	3-11
3.6 Диспетчерское обслуживание воздушного движения	3-11
3.7 Незаконное вмешательство	3-16
3.8 Перехват	3-17
3.9 Минимальные значения видимости и расстояния до облаков в ВМУ	3-17
ГЛАВА 4. Правила визуальных полетов	4-1
ГЛАВА 5. Правила полетов по приборам	5-1
5.1 Правила, применимые ко всем полетам по ППП	5-1
5.2 Правила, применимые к полетам по ППП в пределах контролируемого воздушного пространства ...	5-2
5.3 Правила, применимые к полетам по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства	5-2
ДОБАВЛЕНИЕ 1. Сигналы	ДОБ 1-1
1. Сигналы бедствия и срочности	ДОБ 1-1
2. Сигналы, используемые в случае перехвата	ДОБ 1-2
3. Визуальные сигналы, используемые для предупреждения не имеющего разрешения воздушного судна, которое совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной зоне или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон	ДОБ 1-4
4. Сигналы для аэродромного движения	ДОБ 1-4
5. Сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле	ДОБ 1-8
6. Стандартные сигналы, подаваемые руками в чрезвычайных ситуациях	ДОБ 1-21

ДОБАВЛЕНИЕ 2. Перехват гражданских воздушных судов	ДОБ 2-1
1. Принципы, соблюдаемые государствами	ДОБ 2-1
2. Действия перехватываемых воздушных судов	ДОБ 2-2
3. Радиосвязь во время перехвата	ДОБ 2-2
ДОБАВЛЕНИЕ 3. Таблицы крейсерских эшелонов	ДОБ 3-1
ДОБАВЛЕНИЕ 4. Дистанционно пилотируемые авиационные системы	ДОБ 4-1
1. Общие правила эксплуатации	ДОБ 4-1
2. Сертификаты и свидетельства	ДОБ 4-1
3. Запрос разрешения	ДОБ 4-2
ДОБАВЛЕНИЕ 5. Беспилотные неуправляемые аэростаты	ДОБ 5-1
1. Классификация беспилотных неуправляемых аэростатов	ДОБ 5-1
2. Общие эксплуатационные правила	ДОБ 5-1
3. Эксплуатационные ограничения и требования к оборудованию	ДОБ 5-3
4. Завершение полета	ДОБ 5-4
5. Уведомление о полете	ДОБ 5-4
6. Регистрация местонахождения и донесения	ДОБ 5-6
ДОПОЛНЕНИЕ А. Перехват гражданских воздушных судов	ДОП А-1
ДОПОЛНЕНИЕ В. Незаконное вмешательство	ДОП В-1

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

В октябре 1945 года на Первом Специализированном совещании по правилам полетов и управлению воздушным движением (РАС) были разработаны рекомендации относительно Стандартов, Практики и Правил по правилам полетов. Эти рекомендации, после рассмотрения существовавшим в то время Аэронавигационным комитетом, были утверждены Советом 25 февраля 1946 года. Они были опубликованы в феврале 1946 года в первой части документа Дос 2010 под названием "*Рекомендации по Стандартам, Практике и Правилам. Правила полетов*".

На Втором Специализированном совещании по правилам полетов и управлению воздушным движением, проходившем в декабре 1946 года – январе 1947 года, документ Дос 2010 был пересмотрен и были внесены предложения по Стандартам и Рекомендуемой практике, относящимся к правилам полетов. Эти предложения были приняты Советом ИКАО 15 апреля 1948 года в качестве Стандартов и Рекомендуемой практики, относящихся к правилам полетов, в соответствии с положениями статьи 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год), и стали именоваться Приложением 2 "Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Правила полетов" к Конвенции. Они вступили в силу 15 сентября 1948 года.

27 ноября 1951 года Совет принял совершенно новый текст Приложения, из которого была исключена Рекомендуемая практика. Стандарты измененного Приложения 2 (поправка 1) вступили в силу 1 апреля 1952 года и стали применяться с 1 сентября 1952 года.

В таблице А указывается источник последующих поправок и приводятся перечень основных затронутых вопросов, а также даты принятия этих поправок Советом, вступления в силу и начала применения.

Применение

Стандарты в настоящем документе, вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 11, регулируют применение *Правил аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения"* (PANS-ATM, Дос 4444), а также *Дополнительных региональных правил "Правила полетов и обслуживание воздушного движения"* (Дос 7030), при этом в последнем документе содержатся дополнительные правила для применения в регионах.

Полет над открытым морем. Следует отметить, что во время принятия Приложения 2 в апреле 1948 года и поправки 1 к этому Приложению в ноябре 1951 года Совет постановил, что Приложение представляет собой *Правила, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов* в соответствии со смыслом статьи 12 Конвенции. В связи с этим данные правила применяются без исключения при полете над открытым морем.

15 ноября 1972 года во время принятия поправки 14 к Приложению 2, касающейся полномочий в отношении воздушных судов, выполняющих полет над открытым морем, Совет подчеркнул, что цель поправки состоит исключительно в повышении безопасности полетов и обеспечении соответствующего обслуживания воздушного движения при полете над открытым морем. Поправка ни в коей мере не затрагивает правовой юрисдикции государства регистрации в отношении воздушных судов такого государства или ответственности, которая лежит на Договаривающихся государствах, согласно статье 12 Конвенции, в отношении обеспечения соблюдения Правил полетов.

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на обязательство, налагаемое статьей 38 Конвенции, в соответствии с которой Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в настоящем Приложении Международными стандартами и любыми поправками к ним. Договаривающимся государствам предлагается своевременно информировать Организацию о любых различиях, которые могут впоследствии возникнуть, либо об устранении любых различий, о которых Организация уведомлялась ранее. Договаривающимся государствам также предлагается уведомлять Организацию о любых различиях между их национальными правилами и практикой и содержащимися в дополнении А к настоящему Приложению специальными рекомендациями. После принятия каждой поправки к настоящему Приложению Договаривающимся государствам будет немедленно направлен специальный запрос относительно уведомления о различиях.

Помимо обязательства, вытекающего из статьи 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации службой аэронавигационной информации сообщений о различиях между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Распространение информации. Информация, касающаяся применения установленных в соответствии с указанными в настоящем Приложении Стандартами национальных правил и процедур и изменений к ним, сообщается в соответствии с положениями Приложения 15.

Использование текста Приложения в национальных правилах. 13 апреля 1948 года Совет принял резолюцию, в которой обращал внимание Договаривающихся государств на целесообразность использования ими в своих национальных правилах, насколько это практически возможно, точно таких же формулировок из тех Стандартов ИКАО, которые носят нормативный характер, а также на целесообразность указания отклонений от Стандартов, включая любые дополнительные национальные правила, имеющие важное значение для безопасности или регулярности международной аэронавигации. Положения настоящего Приложения сформулированы, по возможности, таким образом, чтобы облегчить их использование в национальном законодательстве без существенных изменений текста.

Статус частей Приложения

Приложения состоят из следующих составных частей, но не все они обязательно имеются в каждом Приложении; эти части имеют следующий статус:

1. *Материал, составляющий собственно Приложение:*
 - а) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции. В случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но который является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
 - c) *Определения* терминов, употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.
 - d) *Таблицы и рисунки*, которые дополняют или иллюстрируют Стандарты и Рекомендуемую практику и на которые делаются ссылки, являются частью соответствующего Стандарта или Рекомендуемой практики и имеют такой же статус.
2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*
- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
 - b) *Введения*, содержащие пояснения в начале частей, глав или разделов Приложения относительно применения текста.
 - c) *Примечания*, включаемые в текст, где это необходимо, с тем чтобы дать фактическую информацию или ссылку на соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику, но не являющиеся составной частью последних.
 - d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству следует выбрать текст на одном из указанных языков для применения в своей стране и для других, предусмотренных Конвенцией целей и уведомить Организацию о том, намерено ли оно пользоваться непосредственно одним из текстов или его переводом на язык своей страны.

Редакционная практика

Для быстрого определения статуса любого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются светлым прямым шрифтом. *Примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова "*Примечание*". Приложение 2 не содержит *Рекомендуемой практики*.

Используемые в настоящем документе единицы измерения соответствуют Международной системе единиц (СИ), как это указано в Приложении 5 к Конвенции о международной гражданской авиации. В тех случаях, когда в соответствии с Приложением 5 разрешается использование альтернативных единиц, не входящих в систему СИ, они указываются в скобках после основных единиц. В тех случаях, когда приводятся и те и другие единицы, нельзя считать, что пары значений равнозначны и взаимозаменяемы. Однако можно предполагать, что эквивалентный уровень безопасности обеспечивается в том случае, когда любая система единиц измерения используется исключительно.

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером, относится ко всем его подразделениям.

Таблица А. Поправки к Приложению 2

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Дата принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание (1948 год)	Второе Специализированное совещание по правилам полетов и управлению воздушным движением (РАС) (1947)	Стандарты и Рекомендуемая практика. Правила полетов	15 апреля 1948 года 15 сентября 1948 года —
1 (2-е издание)	Четвертое Специализированное совещание РАС (1950)	Полный пересмотр и реорганизация Приложения	27 ноября 1951 года 1 апреля 1952 года 1 сентября 1952 года
2	Четвертое Специальное совещание Комитета РАС по Европе и бассейну Средиземного моря (1952)	Порядок действий при отказе радиосвязи; план полета	17 ноября 1953 года 1 апреля 1954 года 1 сентября 1954 года
3 (3-е издание)	Вторая Аэронавигационная конференция (1955)	Определения и терминология; полет по ПВП за пределами контролируемого воздушного пространства; сигналы бедствия и срочности; сигналы для аэродромного движения; сигналы, регулирующие движение ВС на земле	11 мая 1956 года 15 сентября 1956 года 1 декабря 1956 года
4	Аэронавигационная комиссия	Инструктивный материал по применению определенных опасной зоны; запретной зоны и зоны ограничения полетов	14 ноября 1958 года — —
5 (4-е издание)	Специализированное совещание РАС/SAR (1958 год); Аэронавигационная комиссия	Определения; запрет на выполнение полетов по ПВП в ночное время в контролируемом воздушном пространстве; предотвращение столкновений; планы полетов; правила визуального полета и полета по приборам; SELCAL; сигналы, регулирующие движение ВС на земле	8 декабря 1959 года 1 мая 1960 года 1 августа 1960 года
6	Специализированное совещание РАС/SAR (1958); четвертое совещание Комитета по летной годности (1960)	Полеты по ПВП; таблица крейсерских эшелонов; бортовые аэронавигационные огни	13 декабря 1961 года 1 апреля 1962 года 1 июля 1962 года
7	Четвертое Региональное аэронавигационное совещание Североатлантического региона (1961)	Применение таблицы крейсерских эшелонов в полярных районах	27 июня 1962 года 1 ноября 1962 года 1 декабря 1962 года
8 (5-е издание)	Специализированное совещание РАС/OPS (1963); Аэронавигационная комиссия	Определения; положения, касающиеся эшелонов полета и абсолютных высот; представление планов полета; введение единой таблицы критериев ПВП; запрет полетов по ПВП в ночное время в неконтролируемом воздушном пространстве и выше эшелона полета 200; средства связи для выполнения полетов по ППП за пределами контролируемого воздушного пространства; замена таблицы крейсерских эшелонов квадрантной системы таблицей с полукруговым эшелонированием; вертикальное эшелонирование выше эшелона полета 290	29 ноября 1965 года 29 марта 1966 года 25 августа 1966 года
9	Аэронавигационная комиссия	Инструктивный материал; выдержки из Международных правил по предупреждению столкновений судов в море	29 ноября 1965 года — —
10	Пятое совещание Группы экспертов по автоматизации управления воздушным движением (АТСАР) (1966); Аэронавигационная комиссия	Планы полетов; исключение инструктивного материала, касающегося Международных правил по предотвращению столкновений судов в море и соответствующего стандарта, регулировавшего применение этих правил	7 июня 1967 года 5 октября 1967 года 8 февраля 1968 года

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Дата принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
11	Пятая Аэронавигационная конференция (1967)	Пункт сбора донесений ОВД; сигналы, регулирующие движение ВС на земле	23 января 1969 года 23 мая 1969 года 18 сентября 1969 года
12 (6-е издание)	Шестая Аэронавигационная конференция (1969)	Определения; минимальные высоты и эшелоны полета; контролируемые полеты по ПВП; новая терминология для определения контролируемого воздушного пространства	25 мая 1970 года 25 сентября 1970 года 4 февраля 1971 года
13	Ограниченное Региональное аэронавигационное совещание Европейского региона и бассейна Средиземного моря (РАС/СОМ) (1969); Аэронавигационная комиссия	Порядок действий при отказе радиосвязи; маркировка непригодных для использования площадей маневрирования	24 марта 1972 года 24 июля 1972 года 7 декабря 1972 года
14	Аэронавигационная комиссия	Полномочия в отношении воздушных судов, выполняющих полет над открытым морем	15 ноября 1972 года 15 марта 1973 года 16 августа 1973 года
15	Пятое совещание Группы экспертов по автоматизации управления воздушным движением (АТСаР) (1966)	Повторяющиеся планы полета	13 декабря 1972 года 13 апреля 1973 года 16 августа 1973 года
16	Седьмая Аэронавигационная конференция (1972)	Примечание, касающееся передачи данных о барометрической высоте в режиме С ВОРЛ	23 марта 1973 года — 23 мая 1974 года
17	Действия Совета во исполнение резолюций А17-10 и А18-10 Ассамблеи	Практика, которой необходимо следовать в том случае, когда воздушное судно становится объектом незаконного вмешательства	7 декабря 1973 года 7 апреля 1974 года 23 мая 1974 года
18	Аэронавигационная комиссия	Порядок действий при отказе радиосвязи; примечание, касающееся аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими	8 апреля 1974 года 8 августа 1974 года 27 февраля 1975 года
19	Четвертое совещание Группы технических экспертов по эксплуатации сверхзвуковых транспортных самолетов (SSTP) (1973); Аэронавигационная комиссия	Действия перехватываемого воздушного судна; визуальные сигналы для использования в случае перехвата; инструктивный материал для оказания помощи государствам по предотвращению или уменьшению числа перехватов; положение, касающееся полета на дозвуковых и сверхзвуковых скоростях; изменения, отражающие концепцию набора высоты в крейсерском режиме	4 февраля 1975 года 4 июня 1975 года 9 октября 1975 года
20	Аэронавигационная комиссия	Точность указания времени в органах ОВД и на борту воздушных судов; использование кода 7500 ВОРЛ в случае незаконного вмешательства	7 апреля 1976 года 7 августа 1976 года 30 декабря 1976 года
21	Девятая Аэронавигационная конференция (1976)	Определения, касающиеся точек переключения и абсолютной высоты перехода; требования относительно того, чтобы воздушные суда придерживались осевой линии маршрутов ОВД и соблюдали правила использования точек переключения; крейсерские эшелоны; планы полета и донесения о местоположении; приведение определения эшелона полета в соответствие с определением, содержащимся в Приложении 3 и Приложении 10	7 декабря 1977 года 7 апреля 1978 года 10 августа 1978 года
22	Аэронавигационная комиссия	Беспилотные неуправляемые аэростаты; расчетное время прибытия	2 марта 1981 года 2 июля 1981 года 26 ноября 1981 года
23 (7-е издание)	Аэронавигационная комиссия	Перехват гражданских воздушных судов	1 апреля 1981 года 1 августа 1981 года 26 ноября 1981 года
24	Аэронавигационная комиссия	Наружные бортовые огни	19 марта 1982 года 19 июля 1982 года 25 ноября 1982 года

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Дата принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения
25	Аэронавигационная комиссия; Специализированное совещание AGA (1981)	Определения относительной высоты, схемы захода на посадку по приборам, площади маневрирования и рабочей площади, руления и РД; использование фразы "ХАЙ ДЖЭК" в случае перехвата гражданских судов; примечание относительно аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими; положения, касающиеся наземного движения воздушных судов и руления; сигналы серии 2, используемые вертолетами в случае перехвата; единицы измерения	21 марта 1983 года 29 июля 1983 года 24 ноября 1983 года
26	Третье совещание Группы экспертов по получению, обработке и передаче данных ОВД (1981); Аэронавигационная комиссия	Определения; содержание планов полета; повторяющиеся планы полета; обмен данными ОВД; произношение фраз, используемых перехватывающим воздушным судном; приведение в соответствие радиотелефонного сигнала срочности с положениями Приложения 10, том II; всемирное координированное время (UTC)	22 июня 1984 года 22 октября 1984 года 21 ноября 1985 года
27 (8-е издание)	Совет; Аэронавигационная комиссия	Опознавание и перехват гражданских воздушных судов	10 марта 1986 года 27 июля 1986 года 20 ноября 1986 года
28	Аэронавигационная комиссия	Определение "Перрон" (к тексту на русском языке не относится); специальные правила, применяемые в случае незаконного вмешательства	16 марта 1987 года 27 июля 1987 года 19 ноября 1987 года
29 (9-е издание)	Третье совещание Группы экспертов по производству полетов по правилам визуального полета (1986); Секретариат; одиннадцатое совещание Группы экспертов по визуальным средствам (1987); Аэронавигационная комиссия; поправки в связи с принятием поправок к Приложению 6	Производство полетов воздушных судов в условиях смешанных полетов по ПВИ/ППП; наземное движение воздушных судов и система управления наземным движением и контроля за ним; акты незаконного вмешательства; использование вертолетов в качестве перехватывающих воздушных судов	12 марта 1990 года 30 июля 1990 года 14 ноября 1991 года
30 (9-е издание)	Четвертое совещание Группы экспертов по совершенствованию вторичной обзорной радиолокации и системам предупреждения столкновений (SICAS/4) (1989)	Определения; бортовая система предупреждения столкновений (БСПС)	26 февраля 1993 года 26 июля 1993 года 11 ноября 1993 года
31	Седьмое совещание Группы экспертов по рассмотрению общей концепции эшелонирования(1990); Аэронавигационная комиссия; второе совещание Группы экспертов по автоматическому зависимому наблюдению (1992)	Определения; руление по воздуху; эшелонирование воздушных судов; групповые полеты гражданских воздушных судов в контролируемом воздушном пространстве; автоматическое зависимое наблюдение	18 марта 1994 года 25 июля 1994 года 10 ноября 1994 года
32	Аэронавигационная комиссия,	Примечание, касающееся требований об оснащении воздушных судов бортовыми системами предупреждения столкновений	19 февраля 1996 года 19 февраля 1996 года —
33	Аэронавигационная комиссия	Правила на случай отказа связи	26 февраля 1997 года 21 июля 1997 года 6 ноября 1997 года
34	Четвертое совещание Группы экспертов по автоматическому зависимому наблюдению (1996); девятое совещание Группы экспертов по рассмотрению общей концепции эшелонирования (1996); поправка, вытекающая из поправки 162 к Приложению 1	Определения; системы и процедуры автоматического зависимого наблюдения; обмен данными между автоматизированными системами ОВД; применение линий передачи данных "воздух – земля" в целях ОВД; связанное с риском употребление психоактивных веществ	19 марта 1998 года 20 июля 1998 года 20 июля 1998 года

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Дата принятия/утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
35	Аэронавигационная комиссия; Группа экспертов по визуальным средствам (1997) (13-е совещание)	Классификация воздушного пространства ОВД; диспетчерские разрешения в визуальных метеорологических условиях; место ожидания у ВПП	10 марта 1999 года 19 июля 1999 года 4 ноября 1999 года
36	Вытекает из поправки 40 к Приложению 11; поправок 23 и 25 к части I Приложения 6; поправок 20 и 7 к частям II и III Приложения 6 соответственно; и поправки 72 к Приложению 3	Изменение определений терминов "видимость", "запасной аэродром", "командир воздушного судна" и "член летного экипажа"; изменения редакционного характера	12 марта 2001 года 16 июля 2001 года 1 ноября 2001 года
37	Группа экспертов по эшелонированию и безопасности воздушного пространства (SASP)	Процедуры, которые должен соблюдать пилот в случае акта незаконного вмешательства; изменения редакционного характера	28 февраля 2003 года — —
38 (10-е издание)	Секретариат	Определения; сигналы, регулирующие движение воздушных судов на земле; процедуры при отказе связи; маневры перехвата; редакционные изменения	23 февраля 2005 года 11 июля 2005 года 24 ноября 2005 года
39	Аэронавигационная комиссия	Изменение структуры текста с целью подчеркнуть ответственность командира воздушного судна за все действия по предупреждению столкновений	20 февраля 2006 года 17 июля 2006 года 23 ноября 2006 года
40	Аэронавигационная комиссия	Определения и соответствующие правила, касающиеся ADS-B, ADS-C и соглашения ADS-C; процедуры действий пилота в случае акта незаконного вмешательства	26 февраля 2007 года 16 июля 2007 года 22 ноября 2007 года
41	Предложение Секретариата, подготовленное при содействии Исследовательской группы по требуемым навигационным характеристикам и специальным эксплуатационным требованиям (RNPSOR)	Изменение к определению и Стандартам в целях приведения терминологии требуемых навигационных характеристик (RNP) и зональной навигации (RNAV) в соответствие с концепцией навигации, основанной на характеристиках (PBN)	10 марта 2008 года 20 июля 2008 года 20 ноября 2008 года
42	Рекомендация 8/1 7-го совещания Группы экспертов по производству полетов (OPSP/7); предложение Секретариата, подготовленное при содействии Специальной группы по RVSM APANPIRG	Изменения к стандартным сигналам, подаваемым руками в чрезвычайных ситуациях для взаимодействия между персоналом авиационных аварийно-спасательных и противопожарных служб и летными и/или кабинными экипажами; согласование крейсерских эшелонов полета	4 марта 2009 года 20 июля 2009 года 19 ноября 2009 года
43	Секретариат; Группа экспертов по эшелонированию и безопасности воздушного пространства (SASP); Исследовательская группа по системам беспилотных воздушных судов (UASSG)	Поправка к определениям, изменения скорости и дистанционно пилотируемые воздушные суда	7 марта 2012 года 16 июля 2012 года 15 ноября 2012 года
44	Секретариат, Целевая группа по классификации заходов на посадку (ACTF)	Определения, относящиеся к заходам на посадку по приборам	25 февраля 2013 года 15 июля 2013 года 13 ноября 2014 года
45	Группа экспертов по эшелонированию и безопасности воздушного пространства (SASP)	Процедуры изменения скорости	22 февраля 2016 года 11 июля 2016 года 10 ноября 2016 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Примечание 1. В тексте настоящего документа термин "обслуживание" используется в качестве абстрактного понятия для обозначения функциональных обязанностей или предоставляемого обслуживания; термин "орган" используется для обозначения коллектива работников, осуществляющих обслуживание.

Примечание 2. В главе "Определения" аббревиатура RR обозначает определение, взятое из Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ) (см. Справочник ИКАО по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации с изложением утвержденной политики ИКАО (Doc 9718)).

В тех случаях, когда в Международных стандартах, относящихся к правилам полетов, употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

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

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

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

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

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

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

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

Аэродромное диспетчерское обслуживание. Диспетчерское обслуживание аэродромного движения.

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

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

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

Примечание. Беспилотные неуправляемые аэростаты классифицируются как тяжелые, средние и легкие в соответствии с изложенными в добавлении 5 техническими требованиями.

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

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

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

- a) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне;
- b) наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света примерно в 1000 кд на неосвещенном фоне.

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

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

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

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

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

Примечание. Установленные минимумы содержатся в главе 4.

Визуальный полет в пределах прямой видимости. Полет, в ходе которого внешний пилот или наблюдатель ДПВС поддерживают непосредственный бесприборный визуальный контакт с дистанционно пилотируемым воздушным судном.

ВМУ. Сокращение, обозначающее визуальные метеорологические условия.

* Согласно определению в Приложении 8.

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

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

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

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

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

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

Высота нижней границы облаков. Расстояние по вертикали между поверхностью суши или воды и нижней границей самого низкого слоя облаков, находящихся ниже 6000 м (20 000 фут) и закрывающих более половины неба.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС). Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный(ые) с ним пункт(ы) дистанционного пилотирования, необходимые линии управления и контроля и любые другие элементы, указанные в утвержденном проекте типа.

Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС). Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.

Запасной аэродром. Аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку, на котором имеются необходимые виды и средства обслуживания, соответствующие техническим характеристикам воздушного судна и который находится в рабочем состоянии в ожидаемое время использования. К запасным относятся следующие аэродромы:

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

Запасной аэродром на маршруте. Запасной аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оказалось, что необходимо уйти на запасной аэродром.

Запасной аэродром пункта назначения. Запасной аэродром, на котором сможет произвести посадку воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки.

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

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

Заходы на посадку по приборам. Заход на посадку и посадка с использованием оборудования для навигационного наведения на основе схемы захода на посадку по приборам. Имеется два метода выполнения захода на посадку:

- a) двухмерный (2D) заход на посадку по приборам с использованием только бокового навигационного наведения;
- b) трехмерный (3D) заход на посадку по приборам с использованием как бокового, так и вертикального навигационного наведения.

Примечание. Боковое и вертикальное навигационное наведение представляет собой наведение, обеспечиваемое с помощью либо:

- a) наземного радионавигационного средства, либо
- b) выдаваемых компьютером навигационных данных наземных, спутниковых, автономных навигационных средств или комплекса этих средств.

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

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

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

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

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

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

Консультативное воздушное пространство. Воздушное пространство определенных размеров или установленный маршрут, в пределах которого обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

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

Консультативный маршрут. Установленный маршрут, на котором обеспечивается консультативное обслуживание воздушного движения.

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

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

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

Примечание. Контролируемое воздушное пространство – общий термин, означающий воздушное пространство ОВД классов А, В, С, D и E, как указано в п. 2.6 Приложения 11.

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

Примечание. Термин "контролируемый аэродром" означает, что на данном аэродроме обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения, но не означает обязательного наличия диспетчерской зоны.

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

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

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

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

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

Линия управления и контроля (С2). Линия передачи данных для связи между дистанционно пилотируемым воздушным судном и пунктом дистанционного пилотирования.

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

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

Примечание 2. Маршрут ОВД определяется маршрутными техническими требованиями, которые включают индекс маршрута ОВД, линию пути до основных точек (точек пути) или в обратном направлении, расстояние между основными точками, требования в отношении передачи донесений, а также, по решению соответствующего полномочного органа ОВД, самую нижнюю безопасную абсолютную высоту.

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

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

Наблюдатель ДПВС. Назначаемое эксплуатантом подготовленное и компетентное лицо, которое путем визуального наблюдения за дистанционно пилотируемым воздушным судном помогает внешнему пилоту безопасно выполнять полет.

Набор высоты в крейсерском режиме. Пилотирование самолета в крейсерском режиме, обеспечивающее прирост абсолютной высоты по мере уменьшения веса самолета.

Обнаружение и предотвращение. Способность видеть, воспринимать или обнаруживать находящиеся поблизости воздушные суда или другие опасности и предпринимать надлежащие действия.

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

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

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

Орган диспетчерского обслуживания воздушного движения; орган управления воздушным движением. Общий термин, означающий в соответствующих случаях районный диспетчерский центр, диспетчерский пункт подхода или аэродромный диспетчерский пункт.

Орган обслуживания воздушного движения. Общий термин, означающий в соответствующих случаях орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.

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

ПВП. Сокращение, обозначающее правила визуальных полетов.

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

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

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

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

ПМУ. Сокращение, обозначающее приборные метеорологические условия.

Повторяющийся план полета (RPL). План полета, связанный с рядом часто повторяющихся, регулярно выполняемых отдельных полетов с одинаковыми основными особенностями, который предоставляется эксплуатантом для хранения и повторного использования органами ОВД.

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

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

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

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

ППП. Сокращение, обозначающее правила полетов по приборам.

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

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

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

Приборные метеорологические условия. Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков. Эти величины ниже минимумов, установленных для визуальных метеорологических условий.

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

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

Пункт дистанционного пилотирования. Элемент дистанционно пилотируемой авиационной системы, включающий оборудование, используемое для пилотирования дистанционно пилотируемого воздушного судна.

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

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

Примечание. Пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, может создаваться как отдельный орган или объединяться с существующим органом, таким как орган обслуживания воздушного движения или орган обслуживания аэронавигационной информацией.

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

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

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

Район полетной информации. Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

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

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

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

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

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

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

- a) *Полоса руления воздушного судна на стоянке.* Часть перрона, обозначенная как рулежная дорожка и предназначенная для обеспечения подхода только к местам стоянки воздушных судов.
- b) *Перронная рулежная дорожка.* Часть системы рулежных дорожек, расположенная на перроне и предназначенная для обеспечения маршрута руления через перрон.
- c) *Скоростная выводная рулежная дорожка.* Рулежная дорожка, соединенная с ВПП под острым углом и позволяющая выполнившим посадку самолетам сходить с ВПП на более высоких скоростях, чем те скорости, которые достигаются на других выводных рулежных дорожках, и тем самым сводить к минимуму время нахождения на ВПП.

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

Руление по воздуху. Движение вертолета/воздушного судна СВВП над поверхностью аэродрома, обычно в условиях действия эффекта земли, с путевой скоростью, как правило, менее 37 км/ч (20 уз).

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

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

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

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

- a) представляет прямую опасность для употребляющего их человека или ставит под угрозу жизнь, здоровье и благополучие других людей и/или
- b) создает или усугубляет проблему или расстройство профессионального, социального, психического или физического характера.

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

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

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

Соглашение ADS-C. План передачи донесений, который определяет условия передачи данных ADS-C (т. е. данные, необходимые органу обслуживания воздушного движения, и частоту передачи донесений ADS-C, что должно согласовываться до начала использования ADS-C при предоставлении обслуживания воздушного движения).

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

Соответствующий полномочный орган:

- 1) в отношении полета над открытым морем: соответствующий полномочный орган государства регистрации.
- 2) в отношении полета не над открытым морем: соответствующий полномочный орган государства, обладающего суверенитетом над пролетаемой территорией.

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

Специальный полет по ПВП. Полет по ПВП, выполнение которого в диспетчерской зоне при менее благоприятных метеорологических условиях, чем ВМУ, разрешено органом управления воздушным движением.

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

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

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

Схема захода на посадку с вертикальным наведением (APV). Схема захода на посадку по приборам с использованием навигации, основанной на характеристиках (PBN), предназначенная для выполнения трехмерных (3D) заходов на посадку по приборам типа А.

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

Примечание. Типы заходов на посадку по приборам указаны в Приложении 6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Примечание. В контексте дистанционно пилотируемых воздушных судов эксплуатация воздушного судна включает использование дистанционно пилотируемой авиационной системы.

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

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

- a) при установке на QNH будет показывать абсолютную высоту;
- b) при установке на QFE будет показывать относительную высоту над опорной точкой QFE;
- c) при установке на давление 1013,2 гПа он может использоваться для указания эшелонов полета.

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

ГЛАВА 2. ПРИМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ ПОЛЕТОВ

2.1 Территориальная сфера действия правил полетов

2.1.1 Правила полетов распространяются на воздушные суда, имеющие национальные и регистрационные знаки Договаривающегося государства, независимо от их местонахождения, при условии, что эти правила не противоречат правилам, опубликованным государством, осуществляющим юрисдикцию над пролетаемой территорией.

Примечание. Совет Международной организации гражданской авиации при утверждении Приложения 2 в апреле 1948 года и поправки 1 к этому Приложению в ноябре 1951 года постановил, что Приложение представляет собой правила, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов в соответствии со смыслом статьи 12 Конвенции. В связи с этим данные правила применяются без исключения при полетах над открытым морем.

2.1.2 Если Договаривающееся государство не уведомит Международную организацию гражданской авиации о своем несогласии, и до тех пор, пока оно не сделает это, считается, что в отношении воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве, оно согласилось со следующим:

При полете над теми участками открытого моря, в отношении которых какое-либо Договаривающееся государство, в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями, приняло на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения, "соответствующий полномочный орган ОВД", упоминаемый в настоящем Приложении, является именно тем полномочным органом, который назначен государством, несущим ответственность за обеспечение такого обслуживания.

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

2.2 Соблюдение правил полетов

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

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

Примечание 1. Информация относительно обслуживания, предоставляемого воздушным судам, выполняющим полеты как по правилам визуального полета, так и по правилам полета по приборам в воздушном пространстве ОВД семи классов, содержится в пп. 2.6.1 и 2.6.3 Приложения 11.

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

2.3 Ответственность за соблюдение правил полетов

2.3.1 Ответственность командира воздушного судна

Командир воздушного судна, независимо от того, осуществляет ли он управление воздушным судном или нет, несет ответственность за управление воздушным судном в соответствии с правилами полетов за исключением тех случаев, когда он может отступать от этих правил при обстоятельствах, делающих это абсолютно необходимым в интересах безопасности.

2.3.2 Предполетная подготовка

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

2.4 Полномочия командира воздушного судна

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

2.5 Связанное с риском употребление психоактивных веществ

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

ГЛАВА 3. ОБЩИЕ ПРАВИЛА

3.1 Защита людей и имущества

3.1.1 Небрежное или безрассудное управление воздушным судном

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

3.1.2 Минимальные высоты

За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или за исключением тех случаев, когда на это выдается разрешение соответствующим полномочным органом, полеты воздушных судов не выполняются над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или скоплениями людей вне помещений на такой высоте, которая не обеспечивает при возникновении чрезвычайных обстоятельств выполнение посадки, не подвергающей чрезмерной опасности людей или имущество на земле.

Примечание. В отношении минимальных высот для полетов по ПВП см. п. 4.6, а в отношении минимальных эшелонов для полетов по ППП см. п. 5.1.2.

3.1.3 Крейсерские эшелоны

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

- a) эшелонами при полетах на самом нижнем из используемых эшелонов, или выше этого эшелона, или, где это применимо, выше абсолютной высоты перехода;
- b) абсолютными высотами при полетах ниже самого нижнего из используемых эшелонов, или, где это применимо, на абсолютной высоте перехода, или ниже ее.

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

3.1.4 Сбрасывание или разбрызгивание

Воздушные суда не сбрасывают или не разбрызгивают что-либо в полете, за исключением случаев, когда это указывается в соответствующей информации, рекомендации и(или) разрешении, полученных от соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

3.1.5 Буксировка

Воздушное судно не буксирует другое воздушное судно или какой-либо предмет, за исключением тех случаев, когда буксировка выполняется согласно требованиям, установленным соответствующим полномочным органом, и

таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и(или) разрешении, полученных от соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

3.1.6 Спуск с парашютом

Спуск с парашютом, кроме аварийного спуска, не производится, за исключением тех случаев, когда это делается в условиях, предписанных соответствующим полномочным органом, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и(или) разрешении, полученных от соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

3.1.7 Фигурный полет

Воздушные суда не выполняют фигурные полеты, за исключением тех случаев, когда это делается в условиях, предписанных соответствующим полномочным органом, и таким образом, как это указывается в соответствующей информации, рекомендации и(или) разрешении, полученных от соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

3.1.8 Групповые полеты

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

- а) группа выполняет полет как одно воздушное судно с точки зрения навигации и представления донесений о местоположении;
- б) за обеспечение эшелонирования между воздушными судами в группе отвечают командир ведущего воздушного судна и командиры других воздушных судов в группе, и при его обеспечении учитываются переходные периоды, когда воздушные суда маневрируют для занятия своего места в группе, а также во время схождения и расхождения; и
- с) каждое воздушное судно находится от ведущего воздушного судна на удалении не более 1 км (0,5 м. мили) в боковой и продольной плоскостях и 30 м (100 фут) в вертикальной плоскости.

3.1.9 Дистанционно пилотируемые воздушные суда

Дистанционно пилотируемые воздушные суда эксплуатируются таким образом, чтобы свести к минимуму опасность для лиц, имущества и других воздушных судов, и с соблюдением условий, перечисленных в добавлении 4.

3.1.10 Беспилотные неуправляемые аэростаты

Беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется таким образом, чтобы свести к минимуму опасность для лиц, имущества или других воздушных судов, и с соблюдением условий, перечисленных в добавлении 5.

3.1.11 Запретные зоны и зоны ограничения полетов

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

3.2 Предотвращение столкновений

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

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

Примечание 2. Правила эксплуатации системы БСПС, подробно определяющие ответственность командира воздушного судна, содержатся в главе 3 раздела 3 части III тома I PANS-OPS (Doc 8168).

Примечание 3. Требования об оснащении воздушных судов оборудованием БСПС содержатся в главе 6 части I и главе 6 части II Приложения 6.

3.2.1 Сближение

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

3.2.2 Право первоочередности

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

3.2.2.1 Воздушное судно, которое в соответствии с нижеследующими правилами обязано уступить путь другому воздушному судну, принимает меры для того, чтобы избежать пролета выше, ниже или впереди другого воздушного судна, за исключением тех случаев, когда оно находится на безопасном удалении и принимает во внимание влияние турбулентности в следе воздушного судна.

3.2.2.2 *Сближение на встречных курсах.* При сближении двух воздушных судов на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, и если при этом существует опасность столкновения, то каждое из этих воздушных судов отворачивает вправо.

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

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

- с) планеры уступают путь аэростатам;
- д) воздушное судно, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь воздушным судам, буксирующим другие воздушные суда или какие-либо предметы.

3.2.2.4 *Обгон.* Обгоняющим считается такое воздушное судно, которое приближается к другому воздушному судну со стороны хвостовой части по линии, образующей угол менее 70° к плоскости симметрии последнего, т. е. оно находится в таком положении по отношению к обгоняемому воздушному судну, когда в ночное время невозможно различить ни один из левых или правых аэронавигационных огней воздушного судна. Обгоняемое воздушное судно пользуется правом первоочередности, а обгоняющее воздушное судно, независимо от того, набирает ли оно высоту, снижается или находится в горизонтальном полете, уступает путь, отворачивая вправо; никакие последующие изменения в положении этих двух воздушных судов относительно друг друга не освобождают обгоняющее воздушное судно от обязанности выполнять это требование до тех пор, пока обгон не будет полностью завершен при обеспечении достаточного удаления.

3.2.2.5 *Посадка*

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

3.2.2.5.2 Когда два или несколько воздушных судов тяжелее воздуха приближаются к аэродрому с целью совершения посадки, воздушное судно, находящееся на более высоком уровне, уступает путь воздушному судну на более низком уровне, однако последнее воздушное судно не пользуется этим правилом для того, чтобы пересекать путь другого воздушного судна, находящегося на конечном этапе захода на посадку, или в целях обгона такого воздушного судна. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, уступает путь планерам.

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

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

3.2.2.7 *Наземное движение воздушных судов*

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

- а) при сближении двух воздушных судов на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, каждое воздушное судно останавливается и, если возможно, отворачивает вправо, соблюдая достаточный интервал;
- б) при сближении двух воздушных судов на сходящихся курсах воздушное судно, справа от которого находится другое воздушное судно, уступает дорогу;
- с) воздушное судно, обгоняемое другим воздушным судном, пользуется правом первоочередности, а обгоняющее воздушное судно соблюдает достаточный интервал до другого воздушного судна.

Примечание. См. описание обгоняющего воздушного судна в п. 3.2.2.4.

3.2.2.7.2 Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает во всех местах ожидания у ВПП, если нет иного указания от аэродромного диспетчерского пункта.

Примечание. Информация о маркировке и соответствующих знаках мест ожидания у ВПП содержится в пп. 5.2.10 и 5.4.2 тома I Приложения 14.

3.2.2.7.3 Воздушное судно, выполняющее руление на площади маневрирования, останавливается и ожидает у всех линий "стоп" с включенными огнями и может продолжать движение после того, как эти огни выключаются.

3.2.3 Бортовые огни воздушного судна

Примечание 1. Характеристики огней, установленных в соответствии с требованиями п. 3.2.3 для самолетов, определены в Приложении 8. Технические требования к аэронавигационным огням для самолетов содержатся в добавлениях к частям I и II Приложения 6. Подробные технические требования к огням для самолетов содержатся в главе 4 тома II Руководства по летной годности (Дос 9760), а для вертолетов – в главе 5 указанного документа.

Примечание 2. Согласно пп. 3.2.3.2 с) и 3.2.3.4 а) предполагается, что воздушное судно эксплуатируется, когда оно выполняет руление, или когда производится его буксировка, или когда оно временно останавливается во время руления или буксировки.

Примечание 3. В отношении воздушных судов, находящихся на воде, см. п. 3.2.6.2.

3.2.3.1 За исключением случаев, предусмотренных в п. 3.2.3.5, в период между заходом и восходом солнца или в любой другой период, который может быть установлен соответствующим полномочным органом, на всех воздушных судах, находящихся в полете, включаются следующие огни:

- а) огни предотвращения столкновения, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну, и
- б) аэронавигационные огни, предназначенные для указания наблюдателю относительной траектории полета воздушного судна, и не включаются другие огни, если они могут быть по ошибке приняты за указанные огни.

Примечание. Огни, предназначенные для других целей, например посадочные фары и огни направленного освещения планера, могут использоваться наряду с огнями предотвращения столкновений, определенными в томе II Руководства по летной годности (Дос 9760), для повышения заметности воздушного судна.

3.2.3.2 За исключением случаев, предусмотренных в п. 3.2.3.5, в период между заходом и восходом солнца или в любой другой период, установленный соответствующим полномочным органом:

- а) на всех воздушных судах, передвигающихся на рабочей площади аэродрома, включаются аэронавигационные огни, предназначенные для указания наблюдателю относительной траектории движения воздушного судна, и не включаются другие огни, если они по ошибке могут быть приняты за указанные огни;
- б) за исключением постоянного или какого-либо другого соответствующего освещения, на всех воздушных судах, находящихся на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для указания габаритов их конструкции;
- с) на всех воздушных судах, эксплуатируемых на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для привлечения внимания к воздушному судну; и
- д) на всех воздушных судах с работающими двигателями, находящимися на рабочей площади аэродрома, включаются огни, предназначенные для указания того, что их двигатели работают.

Примечание. При соответствующем расположении на воздушном судне аэронавигационные огни, упомянутые в п. 3.2.3.1 б), могут также удовлетворять требованиям п. 3.2.3.2 б). Красные огни предотвращения столкновения, установленные для удовлетворения требованиям п. 3.2.3.1 а), могут также удовлетворять требованиям пп. 3.2.3.2 с) и 3.2.3.2 d) при условии, что они не вызывают опасного ослепления наблюдателей.

3.2.3.3 За исключением случаев, предусмотренных в п. 3.2.3.5, на всех воздушных судах, находящихся в полете и оборудованных огнями предотвращения столкновения, с целью удовлетворения требованиям п. 3.2.3.1 а) эти огни включаются также вне периода, установленного в п. 3.2.3.1.

3.2.3.4 За исключением случаев, предусмотренных в п. 3.2.3.5, на всех воздушных судах:

- а) эксплуатируемых на рабочей площади аэродрома и оборудованных огнями предотвращения столкновения с целью удовлетворения требованиям п. 3.2.3.2 с) или
- б) находящихся на рабочей площади аэродрома и оборудованных огнями с целью удовлетворения требованиям п. 3.2.3.2 d),

эти огни включаются также вне периода, установленного в п. 3.2.3.2.

3.2.3.5 Пилоту разрешается отключать или уменьшать интенсивность любых проблесковых огней, установленных для удовлетворения требованиям пп. 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 и 3.2.3.4, если они:

- а) отрицательно сказываются или могут отрицательно сказаться на удовлетворительном выполнении его обязанностей или
- б) вызывают или могут вызвать опасное ослепление внешнего наблюдателя.

3.2.4 Учебные полеты по приборам

Воздушное судно не выполняет учебные полеты по приборам:

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

3.2.5 Операции на аэродроме и в районе аэродрома

Воздушное судно, выполняющее ту или иную операцию на аэродроме или в районе аэродрома, независимо от того, находится ли оно в зоне аэродромного движения, или нет:

- а) ведет наблюдение за прочим движением на аэродроме в целях предотвращения столкновения;
- б) придерживается схемы движения, используемой другими воздушными судами, или не входит в нее;
- с) выполняет все развороты влево при заходе на посадку и после взлета, если не получены другие указания;

- d) выполняет посадку и взлет против ветра, если условия безопасности, расположение ВПП или соображения, относящиеся к воздушному движению, не указывают на целесообразность выбора другого направления.

Примечание 1. См. п. 3.6.5.1.

Примечание 2. В зонах аэродромного движения могут применяться дополнительные правила.

3.2.6 Порядок действия на воде

Примечание. В дополнение к положениям п. 3.2.6.1 настоящего Приложения в некоторых случаях могут применяться положения Международных правил для предупреждения столкновений судов на море, разработанных Международной конференцией по пересмотру международных правил о предотвращении столкновений на море (Лондон, 1972 год).

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

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

3.2.6.1.2 *Сближение на встречных курсах.* Воздушное судно, сближающееся с другим воздушным или морским судном на встречных курсах или на курсах, близких к встречным, отворачивает вправо в целях обеспечения достаточного удаления.

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

3.2.6.1.4 *Посадка и взлет.* Воздушные суда, выполняющие посадку на воду или взлет с воды, по мере возможности держатся на достаточном удалении от любых надводных судов и не создают помех их движению.

3.2.6.2 *Бортовые огни воздушных судов, находящихся на воде.* Между заходом и восходом солнца или в такой другой период между заходом и восходом солнца, который может быть предписан соответствующим полномочным органом, на всех воздушных судах, находящихся на воде, включаются бортовые огни, предусмотренные Международными правилами для предупреждения столкновения судов на море (издание 1972 года), за исключением случаев, когда сделать это не представляется практически возможным, и в этом случае на них устанавливаются огни, в максимально возможной степени аналогичные по характеристикам и местоположению огням, требуемым Международными правилами.

Примечание 1. Технические требования к огням, включаемым на самолетах на воде, содержатся в добавлениях к частям I и II Приложения 6.

Примечание 2. В Международных правилах для предупреждения столкновения судов на море указано, что правила, относящиеся к огням, соблюдаются от захода до восхода солнца. Любой меньший период времени между заходом и восходом солнца, установленный в соответствии с п. 3.2.6.2, не может, поэтому, применяться в районах, где действуют Международные правила для предупреждения столкновения судов на море, например в открытом море.

3.3 Планы полета

3.3.1 Представление планов полета

3.3.1.1 Информация в отношении запланированного полета или части полета, подлежащая направлению в органы обслуживания воздушного движения, представляется в форме плана полета.

3.3.1.2 План полета представляется до начала:

- a) любого полета или его части для того, чтобы он был обеспечен диспетчерским обслуживанием;
- b) любого полета по ППП в пределах консультативного воздушного пространства;
- c) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует соответствующий полномочный орган ОВД в целях упрощения обеспечения обслуживания, касающегося полетной информации, аварийного оповещения и поиска и спасания;
- d) любого полета, выполняемого в пределах заданного района или в этот район, или по заданным маршрутам, когда этого требует соответствующий полномочный орган ОВД в целях упрощения координации действий с соответствующими военными органами или с органами ОВД в соседних государствах во избежание перехвата, необходимость в котором может возникнуть для целей опознавания;
- e) любого полета с пересечением международных границ.

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

3.3.1.3 При отсутствии других указаний соответствующего полномочного органа ОВД для полетов по ППП повторяющегося характера план полета представляется перед вылетом в пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения, или передается в соответствующий орган обслуживания воздушного движения или диспетчерской радиостанции двусторонней связи "воздух – земля".

3.3.1.4 При отсутствии других указаний со стороны соответствующего полномочного органа ОВД план полета, для которого требуется диспетчерское обслуживание или консультативное обслуживание, представляется по крайней мере за 60 мин до вылета или, в случае его представления в полете, в такое время, которое гарантирует его получение соответствующим органом обслуживания воздушного движения, по крайней мере за 10 мин до расчетного достижения воздушным судном:

- a) запланированного пункта входа в диспетчерский или консультативный район или
- b) точки пересечения воздушной трассы или консультативного маршрута.

3.3.2 Содержание плана полета

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

- опознавательный индекс воздушного судна;

- правила выполнения полета и тип полета;
- количество и тип(ы) воздушных судов и категория турбулентности в следе;
- оборудование;
- аэродром вылета (см. примечание 1);
- расчетное время уборки колодок (см. примечание 2);
- крейсерские скорости;
- крейсерские эшелоны;
- маршрут полета;
- аэродром назначения и общее расчетное истекшее время;
- запасные аэродромы;
- запас топлива;
- общее число людей на борту;
- аварийно-спасательное оборудование;
- прочая информация.

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

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

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

3.3.3 Составление плана полета

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

3.3.3.2 Кроме того, план полета содержит информацию, в случае ее применимости, по всем другим разделам, когда это предписывается соответствующим полномочным органом ОВД или когда это считает необходимым лицо, представляющее план полета.

3.3.4 Изменения в плане полета

Согласно положениям п. 3.6.2.2 все изменения в плане полета, представленном в отношении полета по ППП или полета по ПВП, выполняемого как контролируемый полет, по возможности, незамедлительно сообщаются соответствующему органу обслуживания воздушного движения. В отношении других полетов по ПВП соответствующему органу обслуживания воздушного движения, по возможности незамедлительно, сообщаются значительные изменения в плане полета.

Примечание 1. Изменения в представленных до вылета сведениях о запасе топлива и общем числе людей на борту, которые оказались неточными к моменту вылета, относятся к разряду значительных изменений в плане полета и подлежат обязательному сообщению.

Примечание 2. Правила представления изменений к повторяющимся планам полетов содержатся в PANS-ATM (Doc 4444).

3.3.5 Закрытие плана полета

3.3.5.1 При отсутствии других указаний соответствующего полномочного органа ОВД доклад о прибытии делается лично, по радиотелефонной связи или по линии передачи данных соответствующему аэродромному органу ОВД на аэродроме прибытия незамедлительно после посадки любым экипажем, выполняющим полет, по которому был представлен план полета, охватывая весь полет или оставшуюся часть полета до аэродрома назначения.

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

3.3.5.3 В том случае, когда на аэродроме прибытия отсутствует орган обслуживания воздушного движения, доклад о прибытии, если это требуется, представляется незамедлительно после посадки ближайшему органу обслуживания воздушного движения с помощью средств наиболее быстрой передачи информации.

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

3.3.5.5 Доклад о прибытии воздушного судна содержит следующие элементы информации:

- a) опознавательный индекс воздушного судна;
- b) аэродром вылета;
- c) аэродром назначения (только в случае посадки на запасном аэродроме);
- d) аэродром прибытия;
- e) время прибытия.

Примечание. Каждый раз, когда требуется представление доклада о прибытии, невыполнение настоящих положений может вызвать серьезные нарушения в обслуживании воздушного движения и повлечь значительные расходы на проведение ненужных поисково-спасательных операций.

3.4 Сигналы

3.4.1 При наблюдении или получении любого из сигналов, приведенных в добавлении 1, воздушное судно предпринимает такие действия, которые могут потребоваться в соответствии с интерпретацией смысла сигнала, приводимого в этом добавлении.

3.4.2 Сигналы, приведенные в добавлении 1, имеют при их использовании смысл, указанный в добавлении. Они используются только для указанных целей; никакие другие сигналы, которые могут быть приняты за эти сигналы, не используются.

3.4.3 Сигнальщик несет ответственность за подачу воздушным судам стандартных сигналов, регулирующих их движение на земле, точным и понятным образом, используя сигналы, указанные в добавлении 1.

3.4.4 Никакое лицо не управляет движением воздушного судна, если оно не имеет соответствующей подготовки, квалификации и не утверждено соответствующим органом.

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

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

3.5 Время

3.5.1 Предусматривается использование Всемирного координированного времени (UTC), которое выражается в часах и минутах, а при необходимости и в секундах, суток, начиная с полуночи.

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

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

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

3.6 Диспетчерское обслуживание воздушного движения

3.6.1 Диспетчерское разрешение

3.6.1.1 Диспетчерское разрешение получают до начала выполнения контролируемого полета или части полета, которая выполняется как контролируемый полет. Такое разрешение запрашивается путем представления плана полета органу управления воздушным движением.

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

может охватывать только часть текущего плана полета, как на это указывают границы разрешения, или может относиться к таким конкретным маневрам, как руление, посадка или взлет.

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

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

3.6.1.3 *Возможное новое диспетчерское разрешение в полете.* В том случае, если до вылета предполагается, что, в зависимости от продолжительности полета по запасу топлива и при условии нового диспетчерского разрешения в полете, может быть принято решение о продолжении полета на измененный аэродром назначения, то соответствующие органы управления воздушным движением уведомляют об этом путем внесения в план полета информации об измененном маршруте (если это известно) и об измененном пункте назначения.

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

3.6.1.4 Воздушное судно, эксплуатируемое на контролируемом аэродроме, не начинает руления на площади маневрирования без разрешения аэродромного контрольно-диспетчерского пункта и выполняет все указания этого органа.

3.6.2 Соблюдение текущего плана полета

3.6.2.1 За исключением случаев, предусмотренных в п. 3.6.2.4, воздушное судно придерживается текущего плана полета или соответствующей части текущего плана полета, представленного для выполнения контролируемого полета при соблюдении условий, оговоренных в пп. 3.6.2.1.1–3.6.2.2, если не был сделан запрос относительно его изменения и не было получено разрешение на это от соответствующего органа управления воздушным движением или если не возникла чрезвычайная ситуация, требующая немедленных действий со стороны экипажа воздушного судна; в этом случае, как только позволит обстановка после принятия на себя экипажем чрезвычайных полномочий, соответствующий орган обслуживания воздушного движения уведомляется о предпринятых действиях и о том, что эти действия были приняты согласно чрезвычайным полномочиям.

3.6.2.1.1 При отсутствии других указаний соответствующего полномочного органа ОВД или директив от соответствующего органа управления воздушным движением контролируемые полеты, по мере возможности, выполняются:

- a) на установленных маршрутах ОВД вдоль определенной осевой линии этого маршрута или
- b) на любом другом маршруте непосредственно между аэронавигационными средствами и (или) точками, определяющими этот маршрут.

3.6.2.1.2 С учетом приоритетного требования, содержащегося в п. 3.6.2.1.1, воздушное судно, выполняющее полет вдоль участка маршрута ОВД, определяемого относительно всенаправленного ОВЧ–радиомаяка, переключается для получения основной навигационной информации с аэронавигационного средства, находящегося сзади воздушного судна, на аэронавигационное средство, находящееся впереди него, в точке переключения, если она установлена, или как можно ближе к ней.

3.6.2.1.3 Об отклонениях от соблюдения требований, содержащихся в п. 3.6.2.1.1, сообщается в соответствующий орган обслуживания воздушного движения.

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

- a) *отклонение от линии пути:* если воздушное судно отклонилось от линии пути, предпринимаются действия для корректировки курса воздушного судна в целях быстрее возвращения на линию заданного пути;
- b) *отклонение от заданного органом УВД числа Маха/истинной воздушной скорости:* информация об этом немедленно доводится до сведения соответствующего органа обслуживания воздушного движения;
- c) *отклонение от числа Маха/истинной воздушной скорости:* если установившееся число Маха/истинная воздушная скорость на крейсерском эшелоне отклоняется от значений, указанных в текущем плане полета, на $\pm 0,02$ числа Маха или более, или ± 19 км/ч (10 уз) или более, информация об этом доводится до сведения соответствующего органа обслуживания воздушного движения;
- d) *изменение расчета времени:* если расчет времени пролета очередного запланированного контрольного пункта, границы района полетной информации или время прибытия на аэродром назначения (в зависимости от того, что окажется первым) отличается от времени, о котором ранее была уведомена служба воздушного движения, более чем на 2 мин или на другую величину, установленную соответствующим полномочным органом ОВД или установленную на основании региональных аэронавигационных соглашений, летный экипаж как можно скорее уведомляет соответствующий орган обслуживания воздушного движения о пересмотренном расчетном времени, за исключением случаев, когда в воздушном пространстве, охватываемым ADS-C, оборудование ADS-C активировано и работоспособно.

3.6.2.2.1 В случае предоставления обслуживания ADS-C и активации оборудования ADS-C, всякий раз, когда происходят изменения, выходящие за пределы, оговоренные в контракте на передачу нерегулярных сообщений ADS, об этом автоматически по линии передачи данных уведомляется орган обслуживания воздушного движения.

3.6.2.3 *Запросы на изменение.* Запросы на изменение текущего плана полета включают указанную ниже информацию:

- a) *изменение крейсерского эшелона:* опознавательный индекс воздушного судна, запрашиваемый новый крейсерский эшелон и крейсерское число Маха/истинная воздушная скорость на этом эшелоне; (при необходимости) пересмотренный расчет времени пролета последующих пунктов передачи донесений или границ района полетной информации;
- b) *изменение числа Маха/истинной воздушной скорости:* опознавательный индекс воздушного судна; запрашиваемое число Маха/запрашиваемая истинная воздушная скорость;
- c) *изменение маршрута:*
 - 1) *пункт назначения не меняется:* опознавательный индекс воздушного судна, правила выполнения полета, описание нового маршрута полета, включая данные, относящиеся к плану полета, начиная с места, где должны начинаться запрашиваемые изменения в маршруте; пересмотренный расчет времени; любая относящаяся к делу информация;
 - 2) *пункт назначения изменен:* опознавательный индекс воздушного судна, правила выполнения полета, описание пересмотренного маршрута до пересмотренного аэродрома назначения, включая данные, относящиеся к плану полета, начиная с места, где должны начинаться запрашиваемые изменения в маршруте; пересмотренный расчет времени, запасные аэродромы, любая другая относящаяся к делу информация.

3.6.2.4 *Ухудшение погодных условий ниже минимумов ВМУ.* Когда становится очевидным, что полет, выполняемый в визуальных метеорологических условиях в соответствии с текущим планом полета, не может быть выполнен, воздушное судно, выполняющее полет по ПВП как контролируемый полет:

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

- b) если не может быть получено разрешение в соответствии с подпунктом а), воздушное судно продолжает полет в ВМУ и уведомляет соответствующий орган УВД о принятом решении либо покинуть соответствующее воздушное пространство, либо произвести посадку на ближайшем подходящем для этого аэродроме, или
- c) если полет выполняется в пределах диспетчерской зоны, запрашивает разрешение на выполнение специального полета по ПВП, или
- d) запрашивает разрешение на выполнение полета в соответствии с правилами полета по приборам.

3.6.3 Донесения о местоположении

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

3.6.3.1.1 Выполняющие контролируемые полеты воздушные суда, предоставляющие информацию о местоположении соответствующему органу обслуживания воздушного движения по линии передачи данных, предоставляют речевые донесения о местоположении только по запросу.

Примечание. В PANS-ATM (Doc 4444) изложены условия и обстоятельства, при которых передача информации о барометрической высоте в режиме С вторичного обзорного радиолокатора или с помощью ADS-B удовлетворяет требованию в отношении информации об уровне в донесениях о местоположении.

3.6.4 Прекращение диспетчерского обслуживания

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

3.6.5 Связь

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

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

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

3.6.5.2 *Отказы связи.* Если отказ связи препятствует соблюдению положений п. 3.6.5.1, воздушное судно соблюдает порядок действий, установленный на случай отказа речевой связи в томе II Приложения 10, а также те из нижеследующих правил, которые применимы в таких случаях. Воздушное судно предпринимает попытку установить связь с соответствующим органом управления воздушным движением, используя все другие имеющиеся средства. Кроме того, воздушные суда, составляющие часть аэродромного движения над контролируемым аэродромом, следят за такими указаниями, которые могут быть переданы посредством визуальных сигналов.

3.6.5.2.1 Если отказ связи имеет место в визуальных метеорологических условиях, воздушное судно:

- a) продолжает полет в визуальных метеорологических условиях, совершает посадку на ближайшем подходящем для этого аэродроме, и сообщает о своем прибытии соответствующему органу обслуживания воздушного движения с помощью средств наиболее быстрой передачи информации;
- b) если считается целесообразным, завершает полет по ППП в соответствии с п. 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2 Если отказ связи имеет место в приборных метеорологических условиях или когда пилот, выполняющий полет по ППП, считает нецелесообразным завершать полет в соответствии с п. 3.6.5.2.1 а), воздушное судно:

- a) если на основе регионального аэронавигационного соглашения не предписывается иное, в воздушном пространстве, где управление воздушным движением осуществляется без использования радиолокатора, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 20 мин после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;
- b) в воздушном пространстве, где для управления воздушным движением используется радиолокатор, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 7 мин после:
 - 1) времени достижения последнего заданного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета, или
 - 2) времени установки кода 7600 в приемоответчике, или
 - 3) после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений;

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

- c) при радиолокационном наведении или по получении указания УВД выполнить смещение с использованием зональной навигации (RNAV) без установленного ограничения занимает предусмотренный текущим планом полета маршрут не позднее следующей основной точки, учитывая при этом применяемую минимальную абсолютную высоту полета;
- d) продолжает полет по маршруту согласно текущему плану полета до соответствующего обозначенного навигационного средства или контрольной точки, обслуживающих аэродром назначения, и, при необходимости соблюдения положений нижеследующего подпункта e), выполняет полет в режиме ожидания над этим средством или контрольной точкой до начала снижения;
- e) начинает снижение от навигационного средства или контрольной точки, упомянутых в подпункте d), точно в полученное и подтвержденное в последний раз время ожидаемого захода на посадку или как можно ближе к этому времени или, если расчетное время захода на посадку не было получено и подтверждено, начинает

снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

- f) выполняет нормальный заход на посадку по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства или контрольной точки; и
- g) совершает посадку, по возможности, в пределах 30 мин после расчетного времени прибытия, упомянутого в подпункте е), или подтвержденного в последний раз расчетного времени захода на посадку; при этом из них выбирается более позднее время.

Примечание 1. При обеспечении диспетчерского обслуживания воздушного движения в отношении других полетов в данном воздушном пространстве предполагается, что воздушное судно, на котором отказала связь, будет соблюдать правила, изложенные в п. 3.6.5.2.2.

Примечание 2. См. также п. 5.1.2.

3.7 Незаконное вмешательство

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

Примечание 1. Обязанности органов ОВД в случае незаконного вмешательства изложены в Приложении 11.

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

Примечание 3. Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, которые имеют оборудование для использования BOPЛ, ADS-B и ADS-C, изложен в Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-OPS (Doc 8168).

Примечание 4. Порядок действий, предпринимаемых на борту ставших объектом незаконного вмешательства воздушных судов, которые имеют оборудование CPDLC, изложен в Приложении 11, PANS-ATM (Doc 4444), а инструктивный материал по данному вопросу содержится в Руководстве по применению линий передачи данных в целях обслуживания воздушного движения (Doc 9694).

3.7.2 Если воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства, командир воздушного судна делает попытку в кратчайший срок выполнить посадку на ближайшем приемлемом аэродроме или на специальном аэродроме, назначенном соответствующим полномочным органом, если обстановка на борту воздушного судна не требует иного.

Примечание 1. Требования, касающиеся действий полномочных органов государства в отношении находящегося на земле воздушного судна, ставшего объектом незаконного вмешательства, изложены в п. 5.2.4 главы 5 Приложения 17.

Примечание 2. См. п. 2.4 в отношении полномочий командира воздушного судна.

3.8 Перехват

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

3.8.1 Перехват гражданских воздушных судов регламентируется соответствующими правилами и административными директивами, издаваемыми Договаривающимися государствами в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, в частности в соответствии со статьей 3 d), согласно которой Договаривающиеся государства обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов. В соответствии с этим при разработке соответствующих правил и административных директив должное внимание обращается на положение раздела 2 добавления 1 и раздела 1 добавления 2.

Примечание. Признавая тот факт, что правильное использование и понимание гражданскими и военными воздушными судами во всем мире любых визуальных сигналов, применяемых в случаях перехвата, который следует предпринимать только в качестве крайней меры, имеют важное значение для безопасности выполнения полетов, Совет Международной организации гражданской авиации при утверждении визуальных сигналов, содержащихся в добавлении 1 к настоящему Приложению, обратился к Договаривающимся государствам с настоятельной просьбой о том, чтобы их государственные воздушные суда строго придерживались этих визуальных сигналов. Поскольку перехваты гражданских воздушных судов являются во всех случаях потенциально опасными, Совет также сформулировал специальные рекомендации, и Договаривающиеся государства настоятельно призываются единообразно применять эти рекомендации. Указанные специальные рекомендации содержатся в дополнении А.

3.8.2 Командир гражданского воздушного судна, когда оно является объектом перехвата, соблюдает Стандарты, содержащиеся в разделах 2 и 3 добавления 2, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них соответственно тому, как это указано в разделе 2 добавления 1.

Примечание. См. также пп. 2.1.1 и 3.4.

3.9 Минимальные значения видимости и расстояния до облаков ВМУ

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

Таблица 3-1*
(см. п. 4.1)

Диапазон абсолютных высот	Класс воздушного пространства	Видимость в полете	Расстояние до облаков
На высоте 3 050 м (10 000 фут) над AMSL и выше	A***BCDEFG	8 км	По горизонтали 1 500 м По вертикали 300 м (1 000 фут)
На высоте ниже 3 050 м (10 000 фут) над AMSL и выше 900 м (3 000 фут) над AMSL или выше 300 м (1 000 фут) над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	A***BCDEFG	5 км	По горизонтали 1 500 м По вертикали 300 м (1 000 фут)
На высоте 900 м (3 000 фут) над AMSL и ниже или 300 м (1 000 фут) над местностью, в зависимости от того, какая величина больше	A***BCDE	5 км	По горизонтали 1 500 м По вертикали 300 м (1 000 фут)
	FG	5 км**	При отсутствии облаков и при видимости земной или водной поверхности

* Если абсолютная высота перехода меньше высоты 3 050 м (10 000 фут) над средним уровнем моря, вместо высоты 10 000 фут следует использовать эшелон полета 100.

** По предписанию соответствующего полномочного органа ОВД:

- а) могут разрешаться полеты при ухудшении видимости в полете не менее чем до 1 500 м:
- 1) на скоростях в условиях преобладающей видимости, на которых можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними; или
 - 2) в условиях, когда вероятность встречи с другими воздушными судами, как правило, небольшая, например в зонах с низкой интенсивностью воздушного движения и во время выполнения специальных авиационных работ на малых высотах;
- б) могут разрешаться полеты ВЕРТОЛЕТОВ при видимости в полете *менее 1 500 м*, если они выполняют маневры на скорости, на которой можно своевременно обнаружить другие воздушные суда или какие-либо препятствия, чтобы избежать столкновения с ними.

*** Минимумы ВМУ в воздушном пространстве класса А включены для сведения пилотам и не означают одобрение полетов по ПВП в воздушном пространстве класса А.

ГЛАВА 4. ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

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

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

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

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

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

- a) выше эшелона полета 200;
- b) на околозвуковых и сверхзвуковых скоростях.

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

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

- a) над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или над скоплениями людей вне помещений на высоте менее 300 м (1000 фут) над самым высоким препятствием в радиусе 600 м от воздушного судна;
- b) в любых других районах, помимо упомянутых в п. 4.6 а), на высоте менее 150 м (500 фут) над земной или водной поверхностью.

Примечание. См. также п. 3.1.2.

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

4.8 Полеты по ПВП выполняются с соблюдением положений п. 3.6 в следующих случаях:

- a) когда они выполняются в пределах воздушного пространства классов В, С и D;
- b) когда они являются составной частью аэродромного движения на контролируемых аэродромах или
- c) когда они выполняются в качестве специальных полетов по ПВП.

4.9 При выполнении полета по ПВП в пределах районов, или при входе в районы, или вдоль маршрутов, которые установлены соответствующим полномочным органом ОВД в соответствии с п. 3.3.1.2 c) или d), осуществляется постоянное прослушивание соответствующего канала речевой связи "воздух – земля" органа обслуживания воздушного движения, обеспечивающего представление полетной информации, и, по мере необходимости, передаются донесения о местоположении воздушного судна.

Примечание. См. примечания к п. 3.6.5.1.

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

- a) если был представлен план полета, сообщает о необходимых изменениях, которые следует внести в текущий план полета, или
- b) в соответствии с положениями п. 3.3.1.2 представляет план полета соответствующему органу обслуживания воздушного движения и получает разрешение до перехода на полет по ППП в контролируемом воздушном пространстве.

ГЛАВА 5. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ

5.1 Правила, применимые ко всем полетам по ППП

5.1.1 Оборудование воздушных судов

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

5.1.2 Минимальные эшелоны полета

За исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или за исключением тех случаев, когда на это выдается специальное разрешение соответствующим полномочным органом, полеты по ППП выполняются на уровне не ниже минимальной абсолютной высоты полета, установленной государством, над территорией которого выполняется полет, или там, где такая минимальная высота не установлена:

- а) над возвышенностями или горной местностью на высоте, которая превышает по крайней мере на 600 м (2000 фут) самое высокое препятствие, находящееся в пределах 8 км от расчетного местоположения воздушного судна;
- б) в любых других, помимо упомянутых в подпункте а) случаях, – на высоте, которая превышает по крайней мере на 300 м (1000 фут) самое высокое препятствие, находящееся в пределах 8 км от расчетного местоположения воздушного судна.

Примечание 1. При определении расчетного местоположения воздушного судна принимается во внимание навигационная точность, которая может быть достигнута на соответствующем участке маршрута с учетом имеющегося навигационного оборудования на земле и на борту воздушного судна.

Примечание 2. См. также п. 3.1.2.

5.1.3 Переход от полета по ППП к полету по ПВП

5.1.3.1 Воздушное судно, решившее перейти от полета, выполняемого с соблюдением правил полетов по приборам, к полету, выполняемому с соблюдением правил визуальных полетов, специально уведомляет, если им был представлен план полета, соответствующий орган диспетчерского обслуживания о прекращении полета по ППП и сообщает ему изменения, которые вносятся в текущий план полета.

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

5.2 Правила, применимые к полетам по ППП в пределах контролируемого воздушного пространства

5.2.1 При выполнении полетов по ППП в контролируемом воздушном пространстве соблюдаются положения п. 3.6.

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

- a) таблиц крейсерских эшелонов в добавлении 3 или
- b) измененной таблицы крейсерских эшелонов, когда это предписывается в соответствии с положениями добавления 3 для полетов выше эшелона полета 410,

за исключением того, что при наличии других указаний в диспетчерском разрешении или указаний соответствующего полномочного органа ОВД в сборниках аэронавигационной информации, предписываемое в указанном добавлении приведение эшелонов пути в соответствие с линией пути не применяется.

5.3 Правила, применимые к полетам по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства

5.3.1 Крейсерские эшелоны

Горизонтальный полет по ППП вне пределов контролируемого воздушного пространства выполняется на крейсерском эшелоне в соответствии с линией пути, как указывается:

- a) в таблицах крейсерских эшелонов в добавлении 3, за исключением тех случаев, когда соответствующим полномочным органом ОВД даны другие указания для полетов на высоте 900 м (3000 фут) или ниже над средним уровнем моря, или
- b) в измененной таблице крейсерских эшелонов, когда это предписывается в соответствии с положениями добавления 3 для полетов выше эшелона полета 410.

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

5.3.2 Связь

При выполнении полета по ППП вне контролируемого воздушного пространства, но в пределах районов, или при входе в районы, или вдоль маршрута, которые установлены соответствующим полномочным органом ОВД в соответствии с п. 3.3.1.2 с) или d), осуществляется прослушивание соответствующего канала речевой связи "воздух – земля" и, по мере необходимости, устанавливается двусторонняя связь с органом обслуживания воздушного движения, предоставляющим полетную информацию.

Примечание. См. примечания к п. 3.6.5.1.

5.3.3 Донесения о местоположении

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

- представления плана полета;
- осуществления прослушивания соответствующего канала речевой связи "воздух – земля" и, при необходимости, установления двусторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения, предоставляющим полетную информацию,

передаются в соответствии с положениями п. 3.6.3, относящимися к выполнению контролируемых полетов, донесения о местоположении воздушного судна.

Примечание. Предполагается, что воздушные суда, пользующиеся консультативным обслуживанием воздушного движения при полетах по ППП в пределах указанного консультативного воздушного пространства, руководствуются положениями п. 3.6, за исключением того, что план полета и изменения к нему не являются объектом диспетчерских разрешений и что в ходе полета поддерживается двусторонняя связь с органом, обеспечивающим консультативное обслуживание.

ДОБАВЛЕНИЕ 1. СИГНАЛЫ

(Примечание. См. п. 3.4 главы 3 настоящего Приложения)

1. СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ И СРОЧНОСТИ

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

Примечание 2. См. подробные правила передачи сигналов бедствия и срочности по каналам электросвязи в Приложении 10, том II, глава 5.

Примечание 3. См. подробное описание визуальных сигналов, используемых в ходе поиска и спасания, в Приложении 12.

1.1 Сигналы бедствия

Нижеследующие сигналы, подаваемые либо вместе, либо отдельно, означают, что воздушному судну грозит серьезная и непосредственная опасность и оно нуждается в немедленной помощи:

- a) сигнал, передаваемый по радиотелеграфу или с помощью какого-либо другого метода подачи сигналов и состоящий из группы SOS (··· — — — ··· в азбуке Морзе);
- b) радиотелефонный сигнал бедствия, состоящий из произносимого голосом слова MAYDAY;
- c) сообщение о бедствии, которое послано по линии передачи данных и которое передает значение слова MAYDAY;
- d) ракеты или снаряды со вспышками красного цвета, выпускаемые по одному через короткие промежутки времени;
- e) парашютная осветительная бомба красного цвета.

Примечание. В статье 41 Регламента радиосвязи МСЭ (№ 3268, 3270 и 3271) содержится информация в отношении сигналов тревоги, используемых для приведения в действие автоматических радиотелеграфных и радиотелефонных систем тревоги:

"3268 Радиотелеграфный сигнал тревоги состоит из группы в двенадцать тире, передаваемых в течение одной минуты; длительность каждого тире равна четырем секундам, а длительность интервала между последующими тире – одной секунде. Он может быть передан вручную, но рекомендуется передавать его с помощью автоматической аппаратуры.

3270 Радиотелефонный сигнал тревоги состоит из двух, по существу, синусоидальных тонов звуковой частоты, передаваемых поочередно. Один тон должен иметь частоту 2200 Гц, а другой – 1300 Гц. Каждый из них передается в течение 250 миллисекунд.

3271 Когда радиотелефонный сигнал тревоги передается автоматически, он должен передаваться непрерывно в течение по крайней мере 30 секунд, но не дольше одной минуты; если сигнал передается другим способом, он должен передаваться по возможности непрерывно в течение приблизительно одной минуты."

1.2 Сигналы срочности

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

- a) повторяющееся включение и выключение посадочных фар или
- b) повторяющееся включение и выключение аэронавигационных огней, отличающееся от мигания импульсных аэронавигационных огней.

1.2.2 Нижеследующие сигналы, подаваемые либо вместе, либо отдельно, означают, что воздушное судно имеет для передачи чрезвычайно срочное сообщение, касающееся безопасности надводного судна, воздушного судна или какого-либо другого средства передвижения или безопасности какого-либо лица, находящегося на борту или в поле зрения:

- a) сигнал, передаваемый по радиотелеграфу или с помощью какого-либо другого метода подачи сигналов и состоящий из группы XXX;
- b) радиотелефонный сигнал срочности, состоящий из произносимых голосом слов PAN, PAN;
- c) сообщение срочности, которое послано по линии передачи данных и которое передает значение слов PAN, PAN.

2. СИГНАЛЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА

2.1 Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение
1	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс.	Вы перехвачены. Следуйте за мной	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна, мигание аэронавигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном. <i>Примечание. Дополнительные действия, которые должны быть предприняты перехватываемым воздушным судном, указаны в главе 3, п. 3.8</i>	Вас понял, выполняю

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение
	<p><i>Примечание 1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии 1.</i></p> <p><i>Примечание 2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватывающее воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме "ипподром" и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна</i></p>			
2	ДНЕМ или НОЧЬЮ: резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90° или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна	Следуйте своим курсом	ДНЕМ или НОЧЬЮ: покачивание воздушного судна	Вас понял, выполняю
3	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки	Выполняйте посадку на этом аэродроме	ДНЕМ или НОЧЬЮ: выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начало выполнения посадки	Вас понял, выполняю

2.2 Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение
4	ДНЕМ или НОЧЬЮ: уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными фарами при пролете над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой на высоте более 300 м (1000 фут), но не выше 600 м (2000 фут) (для вертолетов на высоте более 50 м (170 фут), но не выше 100 м (330 фут)) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадоч-	Аэродром, указанный вами, непригоден	ДНЕМ или НОЧЬЮ: если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы серии 1 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял, следуйте за мной

Серия	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	Значение	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	Значение
5	ной площадкой. В случае невозможности мигания посадочными фарами производится мигание любыми другими бортовыми огнями ДНЕМ или НОЧЬЮ: регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней	Не могу выполнить	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял
6	ДНЕМ или НОЧЬЮ: мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени	В состоянии бедствия	ДНЕМ или НОЧЬЮ: используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов	Вас понял

3. ВИЗУАЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ НЕ ИМЕЮЩЕГО РАЗРЕШЕНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА, КОТОРОЕ СОВЕРШАЕТ ПОЛЕТ В ЗОНЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ, ЗАПРЕТНОЙ ЗОНЕ ИЛИ ОПАСНОЙ ЗОНЕ ИЛИ НАХОДИТСЯ НА ПУТИ В ОДНУ ИЗ ТАКИХ ЗОН

Днем или ночью – серия ракет, выпускаемых с земли с интервалом в 10 с, дающих при разрыве красные и зеленые огни или звезды и указывающих не имеющему разрешения воздушному судну на то, что оно совершает полет в зоне ограничения полетов, запретной или опасной зоне или находится на пути в одну из таких зон и что этому воздушному судну следует предпринять необходимые меры для того, чтобы его последующий полет проходил вне пределов таких зон.

4. СИГНАЛЫ ДЛЯ АЭРОДРОМНОГО ДВИЖЕНИЯ

4.1 Световые сигналы и сигналы, подаваемые с помощью ракет

4.1.1 Указания

Огонь	Аэродромная диспетчерская служба для:		
	воздушных судов в полете	воздушных судов на земле	
Направлено в сторону соответствующего воздушного судна (см. рис. А1-1)	Зеленый постоянного свечения	Посадка разрешена	Взлет разрешен
	Красный постоянного свечения	Уступите путь другим воздушным судам и продолжайте полет по кругу	Стоп
	Серия зеленых вспышек	Вернитесь для посадки*	Руление разрешено
	Серия красных вспышек	Аэродром непригоден, посадка не разрешается	Руление в обход используемой посадочной площадки
	Серия белых вспышек	Выполняйте посадку на этом аэродроме и следуйте к перрону*	Возвращайтесь к месту старта на аэродроме
Красная ракета	Независимо от любых предыдущих указаний посадка в настоящее время не разрешается		

* Разрешение на посадку и на руление будет дано в должное время.

4.1.2 Подтверждение воздушным судном принятия сигналов

а) *В полете:*

1) в дневное время:

- покачиванием крыльев.

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

2) с наступлением темноты:

- двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

б) *На земле:*

1) в дневное время:

- движением элеронов или руля направления;

2) с наступлением темноты:

- двукратным миганием посадочных фар или, если они не установлены, двукратным включением и выключением аэронавигационных огней.

4.2 Наземные визуальные сигналы

Примечание. Подробные сведения о визуальных наземных средствах содержатся в Приложении 14.

4.2.1 Запрещение посадки

Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с желтыми диагоналями (рис. А1-2), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что посадка запрещена и что это запрещение может быть продлено.



Рис. 1.2

4.2.2 Необходимость соблюдения особой осторожности при заходе на посадку или посадке

Горизонтальное квадратное сигнальное полотнище красного цвета с одной желтой диагональю (рис. А1-3), выкладываемое на сигнальной площадке, означает, что в связи с неудовлетворительным состоянием площади

маневрирования или по какой-либо другой причине необходимо соблюдать особую осторожность при заходе на посадку или посадке.



Рис. А1-3

4.2.3 Использование взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек

4.2.3.1 Горизонтальный знак в виде гантели белого цвета (рис. А1-4), выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует производить посадку, взлет и руление только на ВПП и РД.



Рис. А1-4

4.2.3.2 Такой же горизонтальный знак в виде гантели белого цвета, как и в п. 4.2.3.1, но с вертикальной черной полосой, проведенной в каждой круглой части знака (рис. А1-5), выкладываемый на сигнальной площадке, означает, что воздушным судам следует выполнять посадку и взлет только на ВПП, а выполнение других маневров не ограничивается только пределами ВПП и РД.



Рис. А1-5

4.2.4 Закрытые ВПП или РД

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



Рис. А1-6

4.2.5 Направление посадки или взлета

4.2.5.1 Горизонтальное белое или оранжевое посадочное "Т" (рис. А1-7) указывает направление посадки и взлета воздушных судов, которые выполняются параллельно продольной части буквы "Т" и в сторону ее поперечной части.

Примечание. При использовании посадочного "Т" в ночное время оно освещается или окаймляется белыми огнями.

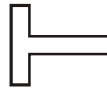


Рис. А1-7

4.2.5.2 Сочетание из двух цифр (рис. А1-8), выкладываемых вертикально на аэродромном командно-диспетчерском пункте или около него, указывает воздушному судну, находящемуся на площади маневрирования, направление взлета, выражаемое в десятках градусов, округленных до ближайших 10° магнитного компаса.



Рис. А1-8

4.2.6 Правый круг полетов

Располагаемый на сигнальной площадке или горизонтально в конце ВПП или используемой летной полосы знак яркого цвета в форме стрелы, изогнутой вправо (рис. А1-9), означает, что перед посадкой и после взлета воздушное судно должно выполнять отвороты вправо.

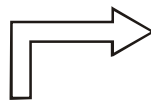


Рис. А1-9

4.2.7 Пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения

Вертикально расположенная на желтом фоне черная буква "С" (рис. А1-10) обозначает местонахождение пункта сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения.



Рис. А1-10

4.2.8 Выполняются полеты планеров

Знак в виде двойного креста белого цвета (рис. А1-11), выкладываемый горизонтально на сигнальной площадке, означает, что аэродром используется для полетов планеров и что такие полеты выполняются в настоящее время.

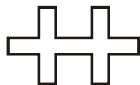


Рис. А1-11

5. СИГНАЛЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ДВИЖЕНИЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗЕМЛЕ

5.1 Сигналы, подаваемые сигнальщиком воздушному судну

Примечание 1. Эти сигналы предназначены для подачи руками, которые могут быть освещены, если это необходимо для того, чтобы облегчить понимание сигналов пилотом, причем сигнальщик обращен лицом к воздушному судну и находится:

а) для воздушных судов с фиксированным крылом – с левой стороны воздушного судна, где он лучше всего виден пилоту, и

б) для вертолетов – там, где он лучше всего может быть виден пилоту.

Примечание 2. Смысл соответствующих сигналов остается неизменным при использовании лопаток, светящихся жезлов или электрических фонариков.

Примечание 3. Двигатели воздушных судов имеют нумерацию справа налево при положении сигнальщика лицом к воздушному судну (т. е. двигатель № 1 – крайний слева по борту).

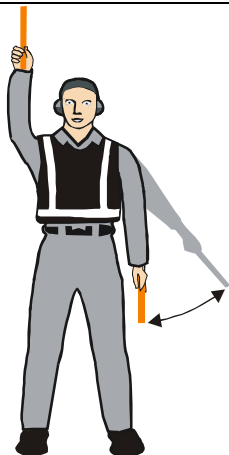
Примечание 4. Сигналы, отмеченные звездочкой (), предназначены для вертолетов в режиме висения.*

Примечание 5. В понятие "жезл" включается также "покрытые флюоресцирующей на дневном свете краской лопатки или перчатки" (для использования только в дневное время).

Примечание 6. В понятие "сигнальщик" включается также "диспетчер перрона".

5.1.1 Перед использованием следующих сигналов сигнальщик убеждается в том, что площадь, в пределах которой будет маневрировать воздушное судно, свободна от объектов, с которыми оно может столкнуться при выполнении п. 3.4.1.

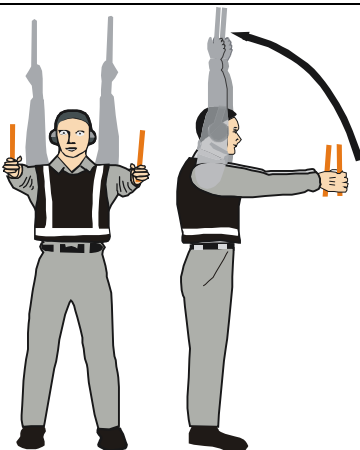
Примечание. Конструкция многих воздушных судов такова, что не всегда из кабины экипажа можно визуально проконтролировать траекторию движения законцовок крыла, двигателей и других концевых частей при маневрировании воздушного судна на земле.



1. Боковой сопровождающий/направляющий


Поднять правую руку с жезлом над головой вертикально, левой рукой с жезлом производить движения вниз в направлении к телу.

Примечание. Этот сигнал, подаваемый лицом, находящимся у законцовки крыла воздушного судна, указывает пилоту/диспетчеру перрона/руководителю буксировки воздушного судна хвостом вперед на возможность беспрепятственного движения воздушного судна на место стоянки/с места стоянки.



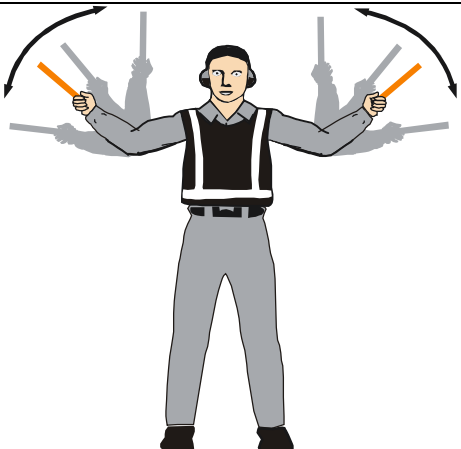
2. Указание посадочной галереи

Вытянутые вперед руки поднять над головой, держа жезлы вертикально.



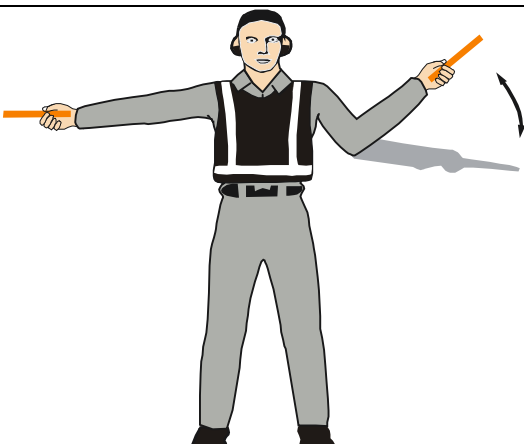
3. Следовать к следующему сигнальщику или в соответствии с указанием диспетчера КДП/наземного движения

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



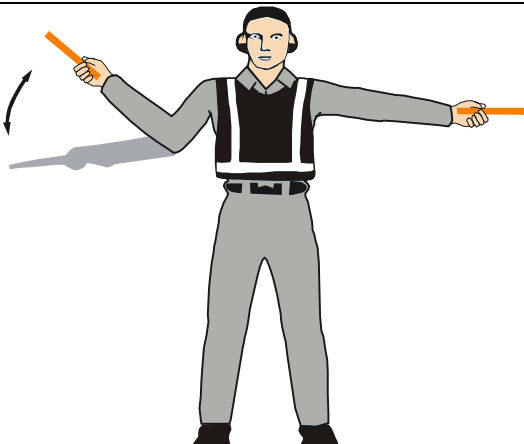
4. Двигаться вперед

Согнуть в локте вытянутые в стороны руки и производить движение жезлами вверх – вниз в направлении от уровня груди к голове.



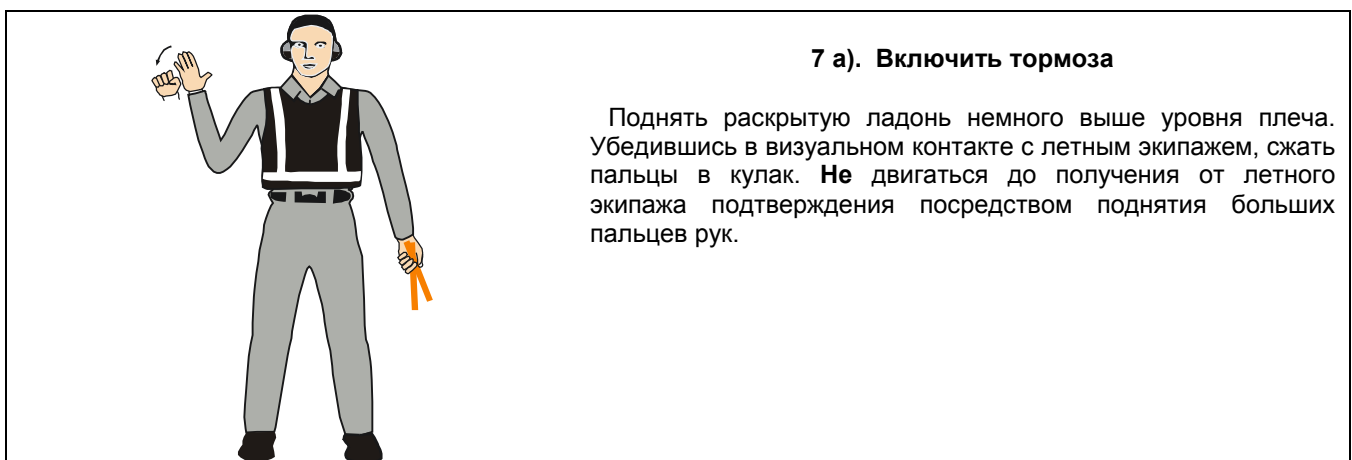
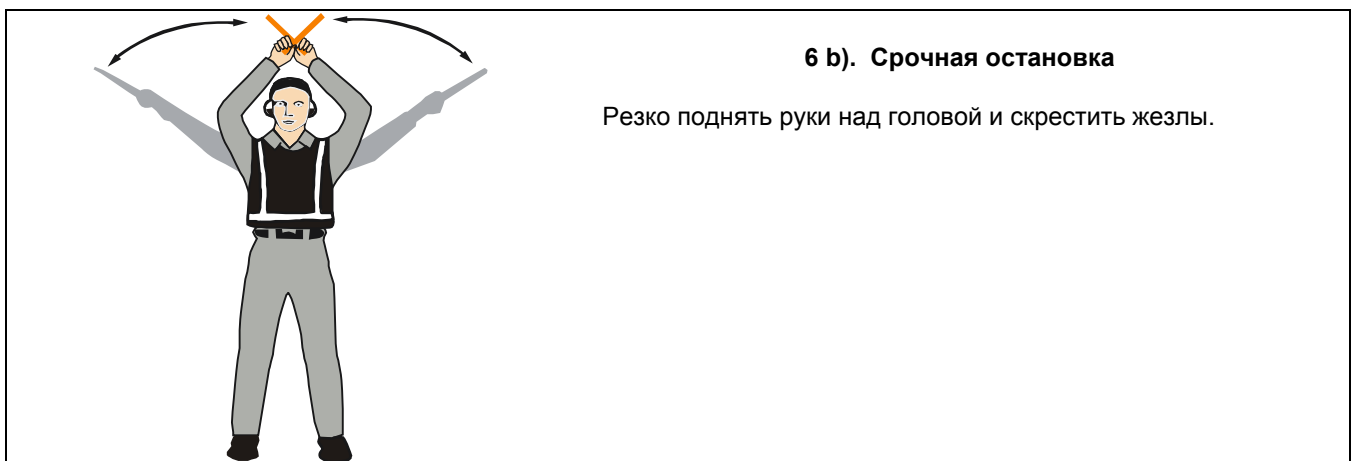
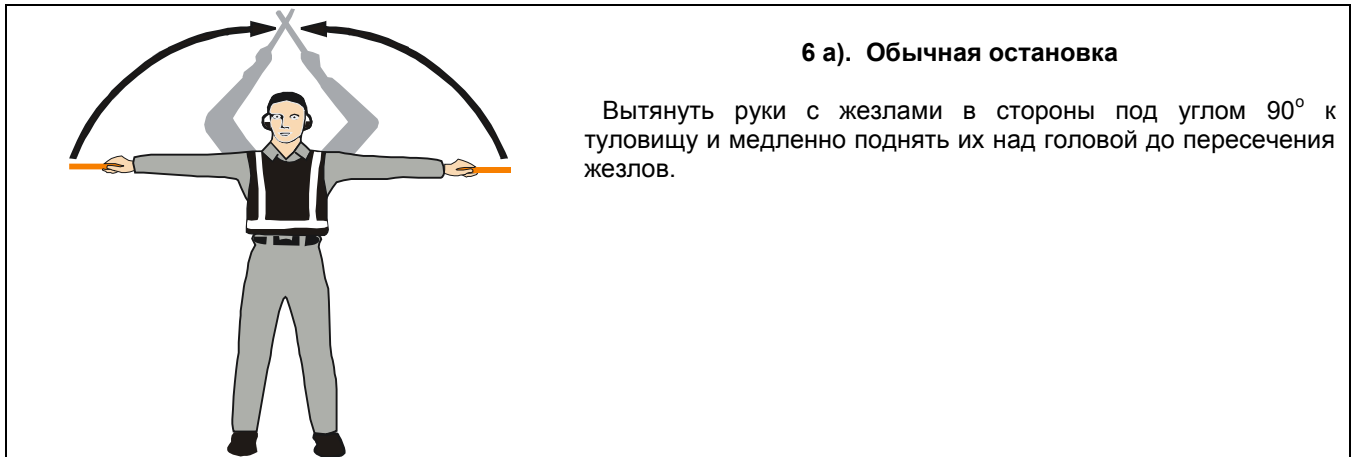
5 а). Разворот влево (со стороны пилота)

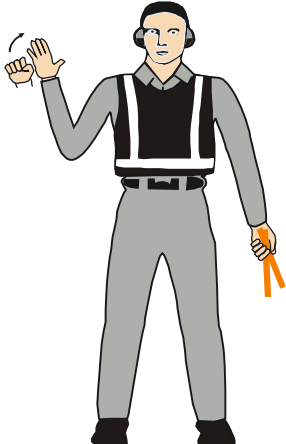
При вытянутой правой руке с жезлом в сторону под углом 90° к туловищу левой рукой подать сигнал "Двигаться вперед". Интенсивность движения сигнализирующей руки указывает пилоту скорость разворота воздушного судна.



5 б). Разворот вправо (со стороны пилота)


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






7 б). Отпустить тормоза

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



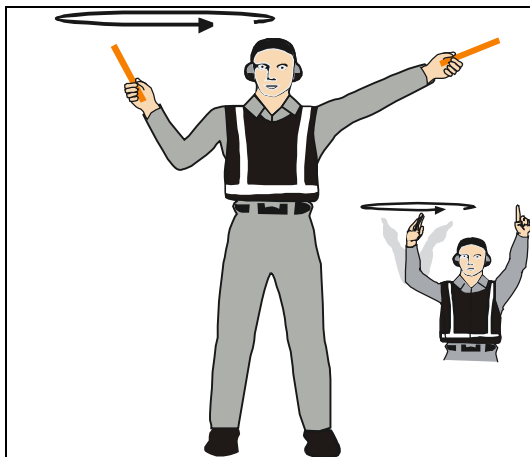
8 а). Колодки установлены

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



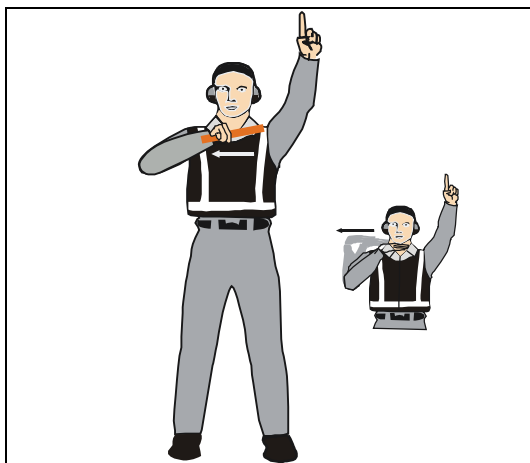
8 б). Колодки убраны

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



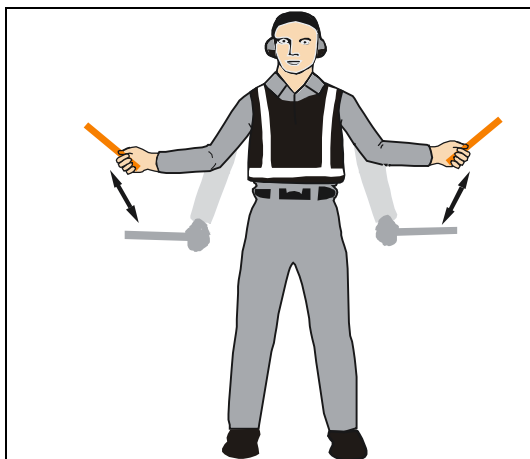
9. Запустить двигатель(и)

Поднять правую руку с направленным вверх жезлом до уровня головы и выполнить круговое движение этой рукой, при этом одновременно левой рукой, поднятой над головой, указать на подлежащий запуску двигатель.



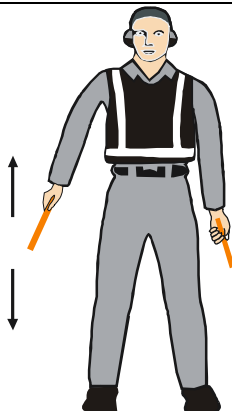
10. Выключить двигатели

Вытянуть руку с жезлом вперед на уровне плеча, выполнить движение кистью с жезлом до левого плеча, а затем до правого плеча поперек горла.




11. Уменьшить скорость

Опустить вытянутые руки вниз жестом "похлопывания", производя движение жезлами вверх – вниз от пояса к коленям.



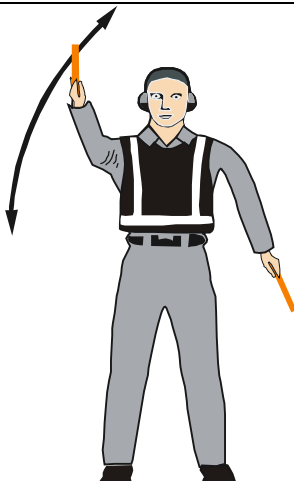
12. Уменьшить обороты двигателя(ей) на указанной стороне

Руки опущены вниз, ладони обращены к земле; затем либо правой, либо левой рукой производятся движения вверх и вниз, обозначающие, что следует уменьшить обороты двигателя(ей) соответственно на левой или правой стороне.



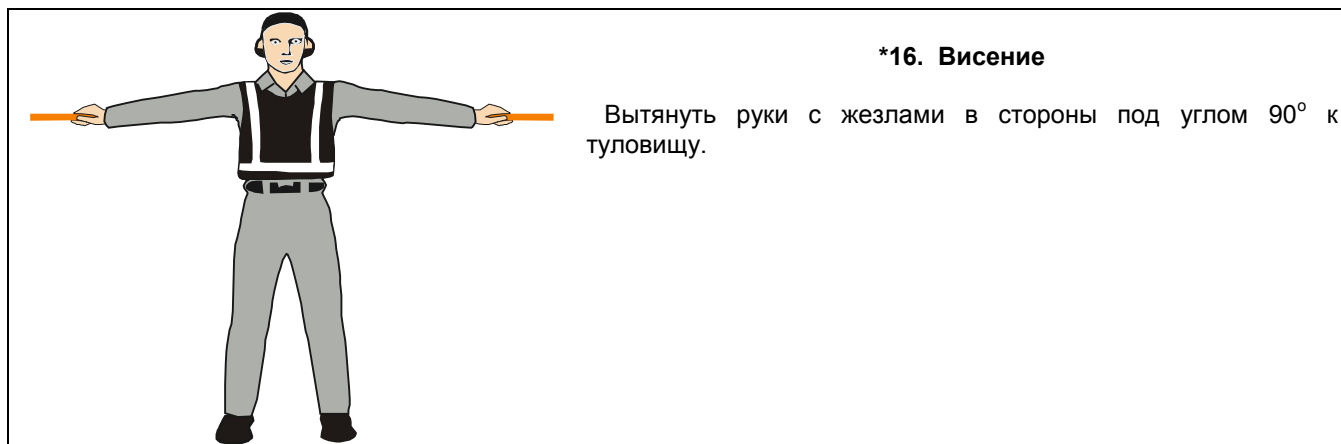
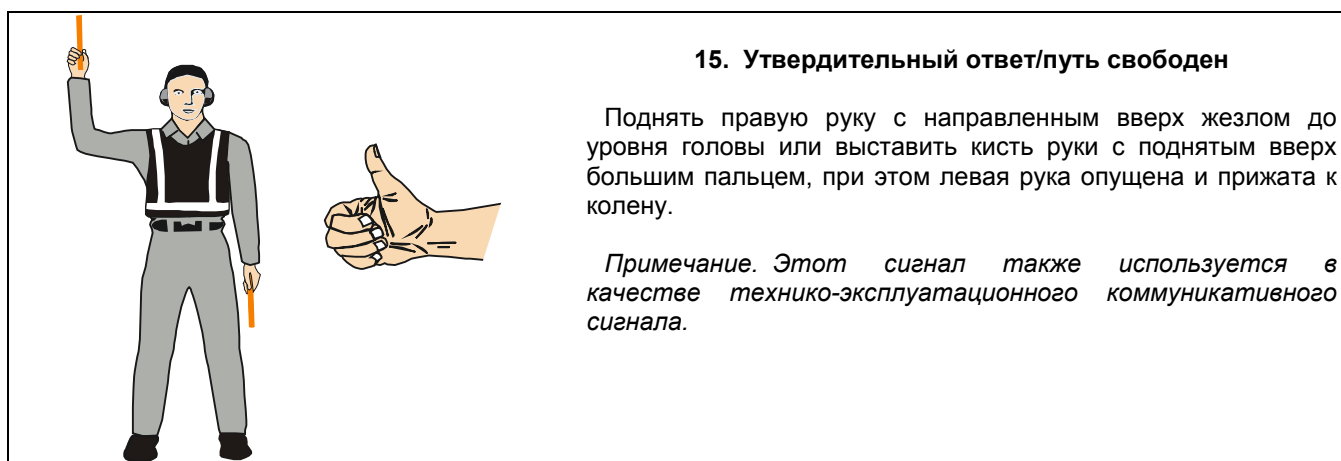
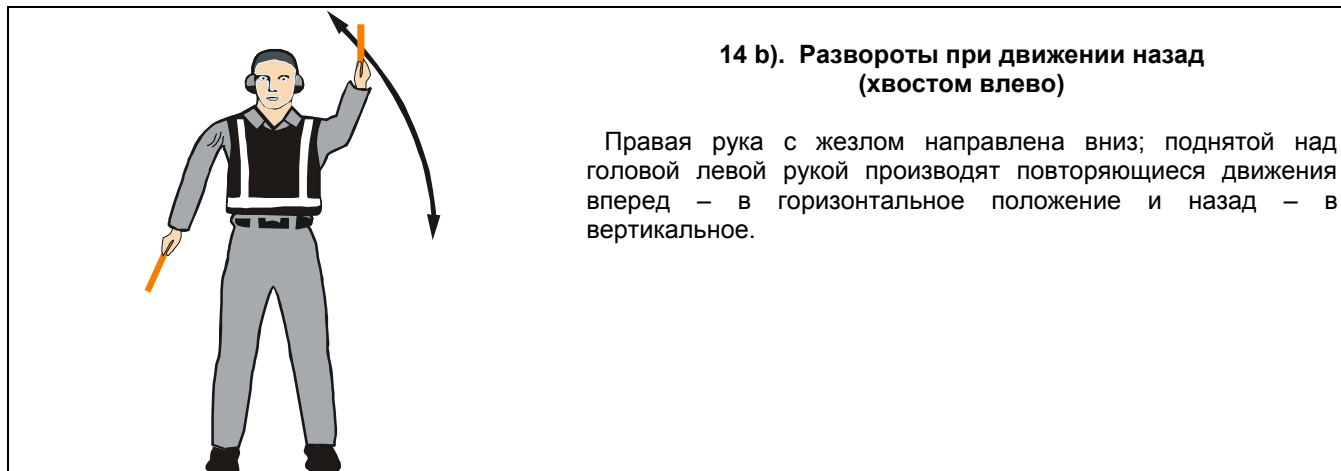
13. Двигаться назад

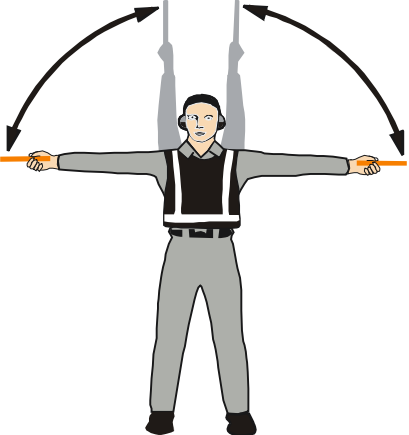
Держа руки перед туловищем на уровне пояса, вращать руками вперед. Для остановки движения назад используются сигналы 6 а) или 6 б).



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

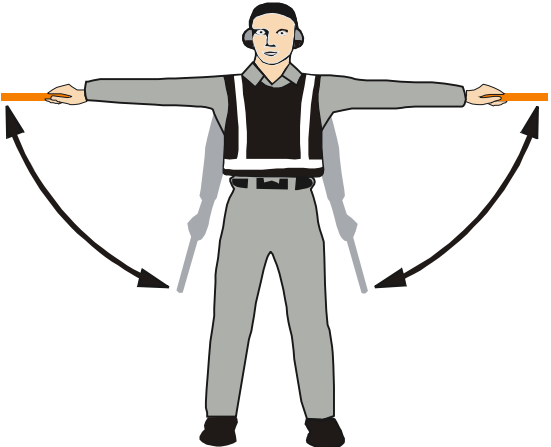
Левая рука с жезлом направлена вниз; поднятой над головой правой рукой производят повторяющиеся движения вперед – в горизонтальное положение и назад – в вертикальное.






***17. Подняться выше**

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



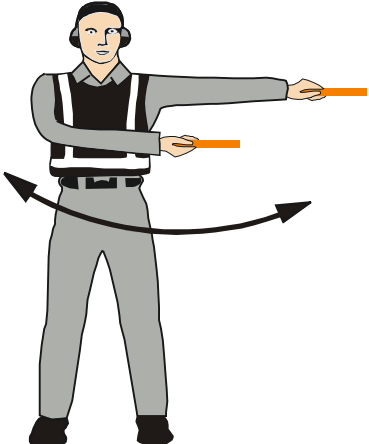
***18. Опуститься ниже**

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



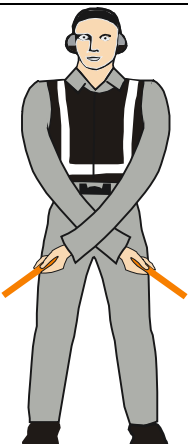
***19 а). Двигаться горизонтально влево (со стороны пилотов)**

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



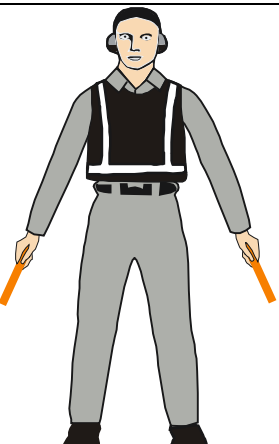
***19 в). Двигаться горизонтально вправо (со стороны пилотов)**

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



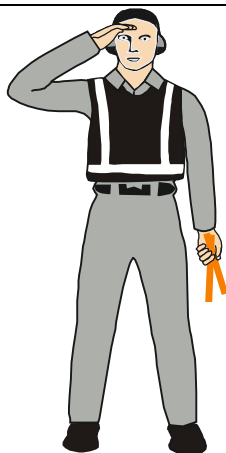
***20. Приземлиться**

Скрестить опущенные руки с жезлами спереди.



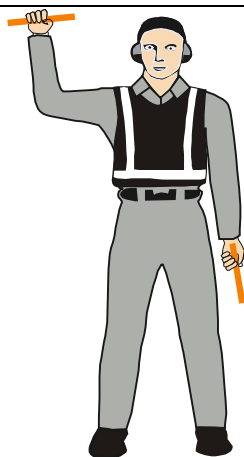
21. Место ожидания/ждать сигнала

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



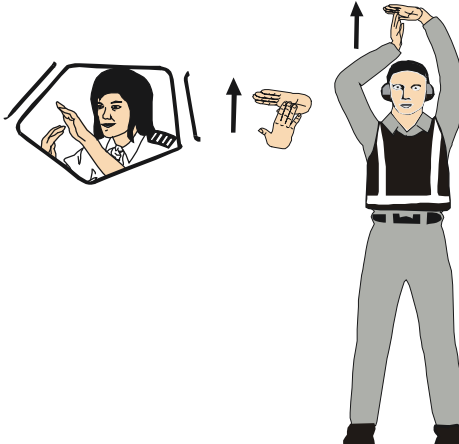
22. Отправление воздушного судна

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



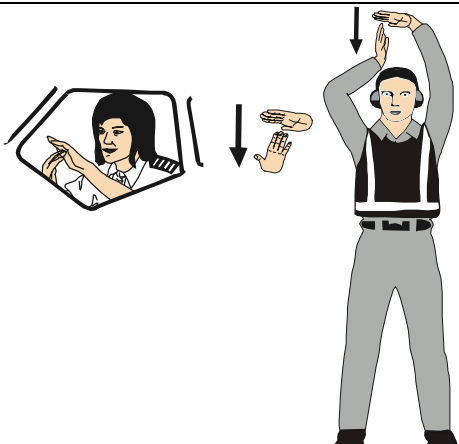
**23. Не трогать рычаги управления
(техничко-эксплуатационный
коммуникативный сигнал)**

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



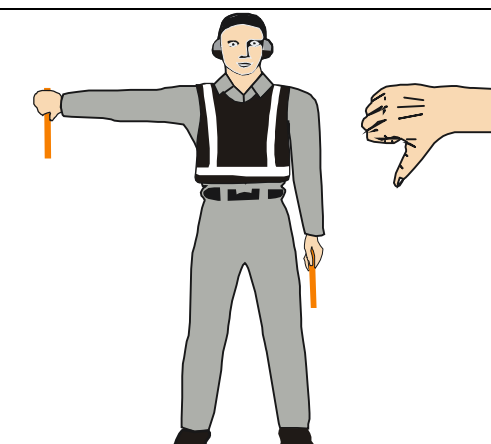
**24. Включить аэродромное питание
(техничко-эксплуатационный
коммуникативный сигнал)**

Поднять вытянутые руки над головой, держать ладонь левой руки горизонтально и выполнить движение пальцами кисти правой руки до касания открытой ладони левой руки (образуя букву "Т"). В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для образования буквы "Т" над головой.



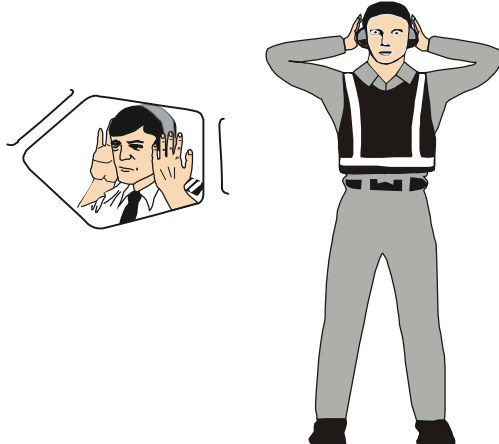
**25. Отключить аэродромное питание
(техничко-эксплуатационный
коммуникативный сигнал)**

Держать вытянутые руки над головой, касаясь пальцами кисти правой руки горизонтально расположенной открытой ладони левой руки (образуя букву "Т"), и выполнить движение правой кистью вниз от левой кисти. **Не** отключать аэродромное питание, пока не будет получено разрешение летного экипажа. В ночное время светящиеся жезлы также могут использоваться для образования буквы "Т" над головой.



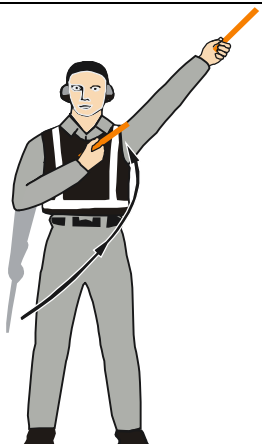
**26. Отрицательный ответ
(техничко-эксплуатационный
коммуникативный сигнал)**

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



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

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



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

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

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

5.2 Сигналы, подаваемые пилотом воздушного судна сигнальщику

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

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

5.2.1 Тормоза

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

- а) *Тормоза включены:* рука с вытянутыми пальцами поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы сжимают в кулак.

- б) *Тормоза отпущены*: рука с пальцами, сжатыми в кулак, поднята горизонтально до уровня лица, затем пальцы разжимают.

5.2.2 Стояночные колодки

- а) *Установить колодки*: развести руки ладонями наружу и скрестить их перед лицом.
 б) *Убрать колодки*: скрещенные перед лицом руки ладонями наружу развести в стороны.

5.2.3 Готовность к запуску двигателя(ей)

Разогнуть на руке соответствующее количество пальцев, обозначающих номер подлежащего запуску двигателя.

5.3 Техничко-эксплуатационные коммуникативные сигналы

5.3.1 Подаваемые руками сигналы используются только в том случае, когда технико-эксплуатационные коммуникативные сигналы нельзя подать с помощью речевой связи.

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

Примечание. Техничко-эксплуатационные коммуникативные сигналы включены в добавление 1 в целях стандартизации подаваемых руками сигналов эксплуатационного или технологического характера, используемых для связи с летными экипажами в процессе движения воздушных судов.

6. СТАНДАРТНЫЕ СИГНАЛЫ, ПОДАВАЕМЫЕ РУКАМИ В ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Приведенные ниже сигналы руками приняты в качестве минимально необходимых для взаимодействия в чрезвычайных ситуациях между оперативным руководителем аварийно-спасательной и противопожарной службы (ARFF)/пожарными ARFF и летным и/или кабинным экипажем воздушного судна, с которым произошел инцидент. Для взаимодействия с летным экипажем в чрезвычайной ситуации сигналы руками должны подаваться персоналом ARFF с левой передней стороны воздушного судна.

Примечание. Для более эффективного взаимодействия с кабинным экипажем в чрезвычайной ситуации сигналы руками могут подаваться пожарными ARFF из других местоположений.

1. Команда "эвакуация"



На основе оценки внешней обстановки службой ARF и оперативным руководителем рекомендуется эвакуация.

Согнутая в локте рука вытянута вперед, кисть находится на уровне глаз. Согнутой рукой производятся движения назад. Другая рука вытянута вдоль туловища.

Ночное время: то же самое с жезлами.



2. Команда "стоп"

Рекомендуется прекратить эвакуацию. Прекратить движение воздушного судна или любые другие осуществляемые мероприятия.

Руки подняты и перед головой скрещены в запястьях.

Ночное время: то же самое с жезлами.

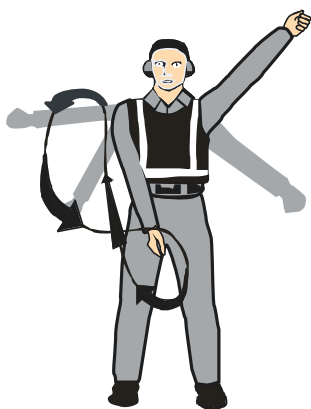


3. Чрезвычайная ситуация локализована

Отсутствуют внешние признаки опасных условий или "отбой".

Руки вытянуты в стороны и опущены под углом 45°. Руки одновременно сводятся до скрещивания в запястьях на уровне ниже пояса, а затем разводятся в стороны в начальное положение (сигнал арбитра в бейсболе "база в сохранности").

Ночное время: то же самое с жезлами.



4. Пожар

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

Ночное время: то же самое с жезлами.

ДОБАВЛЕНИЕ 2. ПЕРЕХВАТ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Примечание. См. п. 3.8 главы 3 настоящего Приложения)

1. Принципы, соблюдаемые государствами

1.1 Для обеспечения единообразия правил, что является необходимым для безопасности навигации гражданских воздушных судов, Договаривающиеся государства при разработке правил и административных директив должным образом учитывают следующие принципы:

- a) перехват гражданских воздушных судов будет предприниматься только в качестве крайней меры;
- b) перехват, в случае его осуществления, будет ограничиваться опознаванием воздушного судна, если нет необходимости вернуть его на запланированную линию пути, вывести его за пределы воздушного пространства государства, направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов или опасной зоны или приказать этому воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме;
- c) не будет предприниматься учебный перехват гражданских воздушных судов;
- d) в тех случаях, когда возможно установление радиосвязи, перехватываемому воздушному судну будут передаваться по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующая информация;
и
- e) в тех случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется произвести посадку на пролетаемой территории, указанный для посадки аэродром является пригодным для обеспечения безопасной посадки воздушного судна данного типа.

Примечание. Единодушным принятием на 25-й сессии (чрезвычайной) Ассамблеи ИКАО 10 мая 1984 года статьи 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации Договаривающиеся государства признали, что "каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете".

1.2 Договаривающиеся государства публикуют информацию о стандартном методе, который введен для маневрирования, производимого воздушными судами, перехватываемыми гражданское воздушное судно. Этот метод разрабатывается таким образом, чтобы была предотвращена любая опасность для перехватываемого воздушного судна.

Примечание. Специальные рекомендации, касающиеся метода, применяемого при маневрировании, содержатся в разделе 3 дополнения А.

1.3 Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы предусмотреть использование вторичного обзорного радиолокатора или ADS-B там, где такие средства имеются, для опознавания гражданских воздушных судов в тех районах, где они могут подлежать перехвату.

2. Действия перехватываемых воздушных судов

2.1 Воздушное судно, которое перехвачено другим воздушным судном, незамедлительно:

- a) следует указаниям перехватывающего воздушного судна, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями, содержащимися в добавлении 1;
- b) уведомляет, по мере возможности, соответствующий орган обслуживания воздушного движения;
- c) предпринимает попытку установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое воздушное судно и указывая характер его полета, а если связь не установлена, то, по мере возможности, путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц;
- d) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ выбирает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения.
- e) при наличии на борту оборудования ADS-B или ADS-C выбирает соответствующий экстренный режим, когда предусматривается, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения.

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

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

3. Радиосвязь во время перехвата

3.1 Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования приведенных в таблице А2-1 фраз и произношений, передавая каждую фразу дважды.

Таблица А2-1

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами		
Фраза	Произношение ¹	Значение	Фраза	Произношение ¹	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ</u> САЙН	Прошу сообщить ваш позывной	CALL SIGN (call sign) ²	<u>КОЛ</u> САЙН (позывной)	Мой позывной (позывной)
FOLLOW	<u>ФО</u> -ЛОУ	Следуйте за мной	WILCO	<u>ВИЛ</u> -КО	Вас понял. Выполняю
DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Снижайтесь для выполнения посадки	CAN NOT REPEAT	<u>КЭН</u> НОТ <u>РИ-ПИТ</u>	Выполнить не могу Повторите ваше указание
YOU LAND	<u>Ю</u> ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром	AM LOST	<u>ЭМ</u> ЛОСТ	Потерял ориентировку
PROCEED	ПРО- <u>СИД</u>	Следуйте своим курсом	MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие
			HIJACK ³	<u>ХАЙ</u> - <u>ДЖЕК</u>	Захвачен
			LAND (place name)	ЛЭНД (наименование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
			DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Необходимо снизиться

1. Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением.

2. Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами обслуживания воздушного движения и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.

3. Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы "ХАЙ-ДЖЕК".

ДОБАВЛЕНИЕ 3. ТАБЛИЦЫ КРЕЙСЕРСКИХ ЭШЕЛОНОВ

В соответствии с требованиями настоящего Приложения при выполнении полетов выдерживаются следующие крейсерские эшелоны:

RVSM. ФУТЫ

- а) в районах, где абсолютные высоты выражаются в футах и где в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями применяется минимум вертикального эшелонирования в 1000 фут между ЭП 290 и 410 включительно.*

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

* За исключением тех случаев, когда при определенных условиях на основе региональных аэронавигационных соглашений предусматривается использование измененной таблицы крейсерских эшелонов, основанной на номинальном минимуме вертикального эшелонирования в 1000 фут (300 м) для воздушных судов, выполняющих полет в определенных частях воздушного пространства выше ЭП 410.

** Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, линии фактического пути относительно координатной сетки, определяемые с помощью сетки параллельных гринвичскому меридиану линий, нанесенных на карту с полярной стереографической проекцией, на которой направление на Северный полюс используется в качестве севера координатной сетки.

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

Примечание. Инструктивный материал, касающийся вертикального эшелонирования, содержится в Руководстве по применению минимума

вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут) между эшелонами полета 290 и 410 включительно (Doc 9574).

RVSM. МЕТРЫ

б) в районах, где абсолютные высоты выражаются в метрах и где в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м между 8900 и 12 500 м включительно:*

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

* За исключением тех случаев, когда при определенных условиях на основе региональных аэронавигационных соглашений предусматривается использование измененной таблицы крейсерских эшелонов, основанной на номинальном минимуме вертикального эшелонирования в 1000 фут (300 м) для воздушных судов, выполняющих полет в определенных частях воздушного пространства выше ЭП 410.

** Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, линии фактического пути относительно координатной сетки, определяемые с помощью сетки параллельных гринвичскому меридиану линий, нанесенных на карту с полярной стереографической проекцией, на которой направление на Северный полюс используется в качестве севера координатной сетки.

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

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

КРОМЕ RVSM. ФУТЫ

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

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

* Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, линии фактического пути относительно координатной сетки, определяемые с помощью сетки параллельных гринвичскому меридиану линий, нанесенных на карту с полярной стереографической проекцией, на которой направление на Северный полюс используется в качестве севера координатной сетки.

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

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

КРОМЕ RVSM. МЕТРЫ

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

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

* Линия пути, направление которой определяется по магнитному северу, или в полярных районах на широтах выше 70° и в дополняющих их районах, установленных соответствующим полномочным органом ОВД, линии фактического пути относительно координатной сетки, определяемые с помощью сетки параллельных гринвичскому меридиану линий, нанесенных на карту с полярной стереографической проекцией, на которой направление на Северный полюс используется в качестве севера координатной сетки.

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ 4. ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫЕ АВИАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ

(Примечание. См. п. 3.1.9 главы 3 настоящего Приложения.)

Примечание. Пояснительный материал, касающийся дистанционно пилотируемых авиационных систем, содержится в циркуляре 328 "Беспилотные авиационные системы (БАС)" (Cir 328).

1. Общие правила эксплуатации

1.1 Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС), участвующая в международной аэронавигации, не эксплуатируется без надлежащего разрешения со стороны государства, с территории которого осуществляется взлет дистанционно пилотируемого воздушного судна (ДПВС).

1.2 Полет ДПВС не выполняется через территорию другого государства без специального разрешения, выдаваемого каждым государством, в котором этот полет будет выполняться. Такое разрешение может существовать в форме соглашений между соответствующими государствами.

1.3 Полет ДПВС не выполняется над открытым морем без предварительного согласования с соответствующим органом ОВД.

1.4 Процесс получения разрешения и согласования, о которых говорится в пп. 1.2 и 1.3, осуществляется до взлета, если при планировании полета возникают разумные основания ожидать, что воздушное судно может зайти в соответствующее воздушное пространство.

1.5 ДПАС эксплуатируются в соответствии с условиями, определяемыми государством регистрации, государством эксплуатанта, если оно иное, и государством(ами), в котором(ых) будет выполняться полет.

1.6 Планы полета представляются в соответствии с положениями главы 3 настоящего Приложения или согласно иным правилам, устанавливаемым государством(ами), в котором(ых) будет выполняться полет.

1.7 ДПАС отвечает требованиям к характеристикам и наличию бортового оборудования, установленным для конкретного воздушного пространства, в котором будет выполняться полет.

2. Сертификаты и свидетельства

Примечание 1. В добавлении G резолюции A37-15 Ассамблея постановляет, что до вступления в силу Международных стандартов, относящихся к определенным категориям, классам или типам воздушных судов или классам пилотов, удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

Примечание 2. Стандарты, касающиеся сертификации и выдачи свидетельств, находятся в стадии разработки. Поэтому до окончания этой разработки любой порядок сертификации и выдачи свидетельств не следует автоматически считать отвечающим требованиям SARPS соответствующих Приложений, включая Приложения 1, 6 и 8, до тех пор, пока не будут разработаны соответствующие SARPS в отношении ДПАС.

Примечание 3. Независимо от резолюции А37-15 Ассамблеи статья 8 Чикагской конвенции гарантирует каждому Договаривающемуся государству абсолютный суверенитет в вопросах выдачи разрешений на полеты ДПВС над его территорией.

2.1 ДПАС утверждается, принимая во внимание взаимозависимость ее компонентов, в соответствии с национальными правилами и в порядке, предусмотренном положениями соответствующих Приложений. Кроме того:

- a) ДПАС имеет сертификат летной годности, выданный в соответствии с национальными правилами и в порядке, предусмотренном положениями Приложения 8;
- b) соответствующие компоненты ДПАС, указанные в конструкции типа, сертифицируются и обслуживаются в соответствии с национальными правилами и в порядке, предусмотренном положениями соответствующих Приложений.

2.2 Эксплуатант имеет сертификат эксплуатанта ДПАС, выданный в соответствии с национальными правилами и в порядке, соответствующем положениям Приложения 6.

2.3 Выдача свидетельств внешним пилотам или, в соответствующих случаях, подтверждение действительности их свидетельств осуществляется в соответствии с национальными правилами и в порядке, который соответствует положениям Приложения 1.

3. Запрос разрешения

3.1 Запрос на выдачу разрешения, упоминаемого в п. 1.2 выше, направляется соответствующим органам государства (государств), в котором(ых) будет выполняться полет ДПВС, не позднее чем за семь дней до даты предполагаемого полета, если этим государством не установлены иные сроки.

3.2 Если государством(ами) не предусмотрено иное, запрос на выдачу разрешения включает следующее:

- a) название и контактные данные эксплуатанта;
- b) характеристики ДПВС (тип воздушного судна, максимальная сертифицированная взлетная масса, количество двигателей, размах крыла);
- c) копия регистрационного удостоверения;
- d) позывной воздушного судна для использования в радиотелефонной связи, если применимо;
- e) копия сертификата летной годности;
- f) копия сертификата эксплуатанта ДПАС;
- g) копия свидетельства внешнего пилота(ов);
- h) копия лицензии на бортовую радиостанцию, если применимо;

- i) описание предполагаемого полета (с указанием его вида или цели), используемые правила полета, визуальный полет в пределах прямой видимости (VLOS), если применимо, предполагаемая дата полета(ов), пункт отправления, пункт назначения, крейсерская скорость(и), крейсерский эшелон(ы), маршрут следования, продолжительность/частота полетов;
- j) требования к взлету и посадке;
- k) летно-технические характеристики ДПВС, включая:
 - 1) скорости полета;
 - 2) типичные и максимальные скорости набора высоты;
 - 3) типичные и максимальные скорости снижения;
 - 4) типичные и максимальные углы разворота;
 - 5) другие соответствующие данные о характеристиках (например, ограничения по ветру, обледенению, осадкам);
 - 6) максимальная дальность полета летательного аппарата;
- l) средства связи, навигации и наблюдения:
 - 1) частоты и оборудование для передачи сообщений, касающихся безопасности полетов, в том числе:
 - i) средства связи с УВД, включая любые альтернативные средства связи;
 - ii) линии управления и контроля (C2), включая параметры работы и назначенную эксплуатационную зону действия;
 - iii) средства связи между пилотом и наблюдателем ДПВС, если применимо;
 - 2) навигационное оборудование;
 - 3) средства наблюдения (например, приемоответчик BOPJ, ADS-B в режиме вещания);
- m) средства обнаружения опасности и предотвращения столкновений;
- n) аварийные процедуры, включая:
 - 1) отказ связи с УВД;
 - 2) отказ C2;
 - 3) отказ связи между пилотом и наблюдателем ДПВС, если применимо;
- o) количество и местонахождение пунктов дистанционного пилотирования, а также порядок передачи управления одним пунктом другому, если применимо;
- p) документ, удостоверяющий наличие сертификации по шуму в соответствии с положениями тома I Приложения 16, если применимо;

- q) подтверждение соответствия национальным стандартам безопасности в порядке, соответствующем положениям Приложения 17, включая меры безопасности, касающиеся полетов ДПАС, если применимо;
- r) информация о полезной нагрузке/ее описание;
- s) доказательство наличия достаточного страхового покрытия/защиты ответственности.

3.3 В том случае, если сертификаты или другие документы, указанные в п. 3.2 выше, выданы на языке, отличном от английского, включается перевод на английский язык.

3.4 После получения разрешения от соответствующего государства (государств) осуществляется уведомление органов обслуживания воздушного движения и согласование с ними в соответствии с требованиями данного государства (государств).

Примечание. Запрос на выдачу разрешения не отменяет требования о представлении плана полета в органы обслуживания воздушного движения.

3.5 Изменения к разрешению представляются на рассмотрение соответствующего государства (государств). В случае утверждения изменений эксплуатант уведомляет о них соответствующие полномочные органы.

3.6 В случае отмены полета эксплуатант или внешний пилот как можно скорее уведомляет об этом все полномочные органы.

ДОБАВЛЕНИЕ 5. БЕСПИЛОТНЫЕ НЕУПРАВЛЯЕМЫЕ АЭРОСТАТЫ

(Примечание. См. п. 3.1.10 главы 3 настоящего Приложения)

1. Классификация беспилотных неуправляемых аэростатов

Беспилотные неуправляемые аэростаты классифицируются следующим образом:

- a) *легкий* – беспилотный неуправляемый аэростат, который несет полезный груз в одной или более упаковках общей массой менее 4 кг, если в соответствии с любым из критериев в пп. с) 2), 3) или 4) ниже он не классифицируется как тяжелый, или
- b) *средний* – беспилотный неуправляемый аэростат, который несет полезный груз в двух или более упаковках общей массой 4 кг и более, но менее 6 кг, если в соответствии с любым из критериев в пп. с) 2), 3) или 4) ниже он не классифицируется как тяжелый, или
- c) *тяжелый* – беспилотный неуправляемый аэростат, который:
 - 1) несет полезный груз общей массой 6 кг или более, или
 - 2) несет полезный груз, который включает упаковку массой 3 кг или более, или
 - 3) несет полезный груз, который включает упаковку массой 2 кг или более с удельной нагрузкой 13 г на квадратный сантиметр, или
 - 4) использует трос или другое устройство для подвешивания полезного груза, выдерживающее ударную нагрузку 230 Н или более для отделения подвешенного груза от аэростата.

Примечание 1. Удельная нагрузка, о которой говорится в п. с) 3), определяется путем деления общей массы упаковки полезного груза в граммах на площадь наименьшей поверхности в квадратных сантиметрах.

Примечание 2. См. рисунок А5-1.

2. Общие эксплуатационные правила

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

2.2 Эксплуатация любого беспилотного неуправляемого аэростата, кроме используемых только для метеорологических целей и эксплуатируемых предписанным соответствующим органом способом, не осуществляется через территорию другого государства без соответствующего разрешения данного государства.

2.3 Упомянутое в п. 2.2 разрешение получают перед запуском аэростата, если при подготовке полета реально ожидается, что аэростат может дрейфовать в воздушном пространстве над территорией другого государства. Такое

разрешение может быть получено на серию полетов аэростатов или периодических специальных полетов, например полетов аэростатов с целью исследования атмосферы.

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

Рис. А5-1. Классификация беспилотных неуправляемых аэростатов

2.4 Беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется в соответствии с условиями, определенными государством регистрации и государством(ами), над территорией которого(ых) предполагается полет.

2.5 Не допускается эксплуатация беспилотного неуправляемого аэростата таким образом, чтобы при этом создавалась опасность для лиц или имущества, не имеющих отношения к данному полету, в результате столкновения аэростата или любой его части, включая его полезный груз, с поверхностью земли.

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

3. Эксплуатационные ограничения и требования к оборудованию

3.1 Эксплуатация тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата без разрешения соответствующего полномочного органа ОВД не осуществляется на барометрической высоте 18 000 м (60 000 фут) или ниже, на которой:

- a) имеются облака или другие затеняющие образования более четырех окт или
- b) горизонтальная видимость составляет менее 8 км.

3.2 Тяжелый или средний беспилотный неуправляемый аэростат запускается таким образом, чтобы над заселенными районами крупных городов, городов или поселков или над скоплениями людей на открытом воздухе, не имеющих отношения к полету, его полет проходил на высоте не ниже 300 м (1000 фут).

3.3 Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат эксплуатируется только в том случае, если:

- a) он оборудован по крайней мере двумя устройствами или системами для отсоединения в полете полезного груза, которые управляются автоматически или с помощью телекоманд и функционируют независимо друг от друга;
- b) в отношении полиэтиленовых аэростатов с нулевым давлением для завершения полета оболочки аэростата используются по крайней мере два способа, системы или устройства или же их комбинации, которые функционируют независимо друг от друга.

Примечание. Для аэростатов с избыточным давлением такие устройства не требуются, поскольку такие аэростаты поднимаются вверх после отсоединения полезного груза и взрываются, и поэтому нет необходимости в устройстве или системе для прокалывания аэростата. В данных условиях аэростат с избыточным давлением представляет собой простую нерасширяющуюся оболочку, способную выдерживать разницу давления, более высокого внутри, чем снаружи. Его надувают так, чтобы меньшее в ночное время давление газа тем не менее полностью раздувало оболочку. Такой аэростат с избыточным давлением по существу будет сохранять постоянную высоту до тех пор, пока из него не выйдет слишком много газа.

- c) оболочка аэростата оснащена либо радиолокационным(и) отражающим(и) устройством(ами), либо радиолокационным отражающим материалом, обеспечивающими отражение радиолокационного сигнала на наземный радиолокатор, работающий в диапазоне частот от 200 до 2700 МГц, и(или) аэростат оборудован другими аналогичными устройствами, которые обеспечивают оператору возможность непрерывно следить за ним за пределами радиуса действия наземного радиолокатора.

3.4 Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат не эксплуатируется в следующих условиях:

- a) в районе, где используется наземное оборудование ВОРЛ, если он не оборудован приемопередатчиком вторичного обзорного радиолокатора, который способен передавать данные о барометрической высоте и непрерывно работает на назначенном коде или может, при необходимости, включаться станцией слежения, или
- b) в районе, где используется наземное оборудование ADS-B, если он не оборудован передатчиком ADS-B, который способен передавать данные о барометрической высоте и непрерывно работает или может, при необходимости, включаться станцией слежения.

3.5 Беспилотный неуправляемый аэростат с привязной антенной, для разрушения которой в любой точке требуется усилие в 230 Н или более, эксплуатируется при условии, что на антенне имеются цветные вымпелы или транспаранты, прикрепленные с интервалами не более 15 м.

3.6 Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат не эксплуатируется на барометрической высоте менее 18 000 м (60 000 фут) в период от захода и до восхода солнца или в такой другой период времени между заходом и восходом солнца (с учетом абсолютной высоты полета), который может быть предписан соответствующим полномочным органом ОВД, если аэростат и его принадлежности и полезный груз, независимо от того, отделяются ли они в полете, не оснащены огнями.

3.7 Тяжелый беспилотный неуправляемый аэростат, оснащенный подвесным устройством (кроме ярко раскрашенного раскрытого парашюта) длиной более 15 м, не эксплуатируется между восходом и заходом солнца ниже барометрической высоты 18 000 м (60 000 фут), если это подвесное устройство не окрашено чередующимися полосами хорошо различимых цветов или не оборудовано цветными вымпелами.

4. Завершение полета

Для завершения полета эксплуатант тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата приводит в действие соответствующие устройства, указанные выше в п. 3.3 а) и б):

- a) если становится известно, что погодные условия хуже предусмотренных для эксплуатации;
- b) если неисправность или любая другая причина делает дальнейший полет опасным для воздушного движения или для лиц или имущества на земле или
- c) перед входом в воздушное пространство над территорией другого государства, если разрешение на вход отсутствует.

5. Уведомление о полете

5.1. Уведомление перед полетом

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

5.1.2 По требованию соответствующих органов ОВД в уведомление о предполагаемом полете включается следующая информация:

- a) обозначение полета аэростата или кодовое наименование работы (проекта);
- b) категория аэростата и описание;
- c) код ВОРЛ, адрес воздушного судна или частота NDB (ПРС), если они применяются;
- d) наименование эксплуатанта и номер его телефона;
- e) место запуска;
- f) расчетное время запуска (или время начала и завершения многократных запусков);
- g) количество запускаемых аэростатов и планируемый интервал между запусками (при многократных запусках);
- h) предполагаемое направление подъема;
- i) крейсерский(ие) эшелон(ы) (барометрическая высота);
- j) расчетное пролетное время прохождения барометрической высоты 18 000 м (60 000 фут) или достижения крейсерского эшелона полета (если крейсерский эшелон 18 000 м (60 000 фут) или ниже) и расчетное местонахождение.

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

- k) расчетные дата и время завершения полета и предполагаемый район падения/обнаружения. Для аэростатов, выполняющих длительные полеты, в результате чего дату и время прекращения полета и место падения невозможно точно предсказать, используется термин "большая продолжительность".

Примечание. Если предполагается несколько мест падения/обнаружения, то необходимо указывать каждое место вместе с соответствующим расчетным временем падения. Для серии падений, следующих одно за другим, указывается расчетное время первого и последнего падений из этой серии (например, 070330Z-072300Z).

5.1.3 Любые изменения в предпусковой информации, перечисленной выше в п. 5.1.2, направляются соответствующему органу ОВД не позднее чем за 6 ч до расчетного времени запуска или, в случае исследований солнечного или космического возмущений, включающих в себя элемент критического времени, не позднее чем за 30 мин до расчетного времени начала полета.

5.2 Уведомление о запуске

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

- a) обозначение полета аэростата;
- b) место запуска;
- c) фактическое время запуска;

- d) расчетное время прохождения барометрической высоты 18 000 м (60 000 фут) или расчетное время достижения крейсерского эшелона, если он находится на высоте 18 000 м (60 000 фут) или ниже, и расчетное местонахождение; и
- e) любые изменения в информации, предварительно сообщенной в соответствии с п. 5.1.2 g) и h).

5.3 Уведомление об отмене

Эксплуатант немедленно уведомляет соответствующий орган ОВД, когда становится известно, что предполагаемый полет среднего или тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата, о котором было сообщено предварительно в соответствии с п. 5.1, отменен.

6. Регистрация местонахождения и донесения

6.1 Эксплуатант тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата, выполняющего полет на барометрической высоте 18 000 м (60 000 фут) или ниже, следит за траекторией полета аэростата и направляет донесения о местонахождении аэростата по просьбе ОВД. Если органы ОВД не требуют донесений о местонахождении аэростата через более короткие интервалы времени, то эксплуатант регистрирует его местонахождение каждые 2 ч.

6.2 Эксплуатант тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата, выполняющего полет выше барометрической высоты 18 000 м (60 000 фут), следит за ходом полета аэростата и направляет донесения о местонахождении аэростата по просьбе ОВД. Если ОВД не требует донесений о местонахождении аэростата через более короткие интервалы времени, то эксплуатант регистрирует его местонахождение каждые 24 ч.

6.3 Если местонахождение не может регистрироваться в соответствии с пп. 6.1 и 6.2, эксплуатант немедленно уведомляет об этом соответствующий орган ОВД. Это уведомление включает последнее зарегистрированное местонахождение. Если регистрация возобновляется, то об этом немедленно уведомляется соответствующий орган ОВД.

6.4 За 1 ч до начала запланированного снижения тяжелого беспилотного неуправляемого аэростата эксплуатант направляет соответствующему органу ОВД следующую информацию об аэростате:

- a) географическое местонахождение в данный момент;
- b) эшелон (барометрическая высота) в данный момент;
- c) ожидаемое время прохождения барометрической высоты 18 000 м (60 000 фут), если это имеет место;
- d) ожидаемое время и место падения на землю.

6.5 Эксплуатант тяжелого или среднего беспилотного неуправляемого аэростата уведомляет соответствующий орган ОВД об окончании полета.

ДОПОЛНЕНИЕ А. ПЕРЕХВАТ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

(Примечание. См. п. 3.8 и примечание к нему главы 3 настоящего Приложения)

Примечание. В целях обеспечения всесторонней информации в настоящее дополнение включено основное содержание положений добавления 2 к настоящему Приложению.

1. В соответствии со статьей 3 d) Конвенции о международной гражданской авиации Договаривающиеся государства ИКАО "при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов". В связи с тем, что перехваты гражданских воздушных судов во всех случаях потенциально опасны, Совет ИКАО сформулировал следующие специальные рекомендации, которые Договаривающимся государствам настоятельно рекомендуется выполнять посредством соответствующих нормативных и административных действий. Единообразное применение соответствующих положений всеми заинтересованными сторонами рассматривается важным для обеспечения безопасности гражданских воздушных судов и находящихся на их борту лиц. По этой причине Совет ИКАО предлагает Договаривающимся государствам уведомлять ИКАО о любых различиях, которые могут существовать между национальными правилами или практикой и содержащимися здесь специальными рекомендациями.

2. Общие положения

2.1 Следует избегать перехвата гражданских воздушных судов и предпринимать его только в качестве крайней меры. При осуществлении перехвата следует ограничиться только опознаванием воздушного судна, если нет необходимости вернуть его на запланированную линию пути, вывести его за пределы воздушного пространства государства, направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов или опасной зоны или приказать этому воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме. Учебные перехваты гражданских воздушных судов проведению не подлежат.

2.2 Для устранения или уменьшения необходимости в перехвате гражданских воздушных судов важно:

- a) Органам управления перехватом приложить все возможные усилия для опознавания любого воздушного судна, которое может быть гражданским воздушным судном, а также для передачи любых необходимых указаний или сведений таким воздушным судам через соответствующие органы обслуживания воздушного движения. С этой целью необходимо установить быструю и надежную связь между органами управления перехватом и органами обслуживания воздушного движения, а также необходимо обеспечить договоренность в отношении обмена информацией между такими органами о передвижениях гражданских воздушных судов в соответствии с положениями Приложения 11.
- b) Зоны, запрещенные для всех гражданских рейсов, и зоны, где гражданский рейс не допускается без специального разрешения государства, четко указать в сборниках аэронавигационной информации (AIP) в соответствии с положениями Приложения 15 наряду с указанием риска перехвата, если таковой имеется, в случае проникновения в такие зоны. При обозначении таких зон в непосредственной близости от сообщаемых маршрутов ОВД или других часто используемых линий пути государства должны учитывать наличие и общую точность навигационных систем, которые должны использоваться гражданскими воздушными судами, а также способность этих воздушных судов оставаться вне пределов обозначенных зон.

- с) При необходимости, для того чтобы воздушные суда имели возможность безопасно обходить запретные зоны или, если потребуется, зоны ограничения полетов, рассмотреть вопрос об установлении дополнительных навигационных средств.

2.3 Для устранения или уменьшения опасных последствий, связанных с перехватом, предпринятым в качестве крайней меры, следует прилагать все возможные усилия для обеспечения координации действий между пилотом и соответствующими наземными органами. С этой целью необходимо, чтобы Договаривающиеся государства принимали меры для обеспечения того, чтобы:

- а) все пилоты гражданских воздушных судов были полностью осведомлены о действиях, которые им следует предпринимать, и применяемых визуальных сигналах, указанных в главе 3 и добавлении 1 настоящего Приложения;
- б) эксплуатанты или командиры гражданских воздушных судов выполняли положения частей I, II и III Приложения 6, касающиеся установления связи на частоте 121,5 МГц и наличия правил перехвата и перечня визуальных сигналов на борту воздушного судна;
- с) все сотрудники органов обслуживания воздушного движения были полностью осведомлены о действиях, которые не следует предпринимать в соответствии с положениями главы 2 Приложения 11 и PANS-ATM (Doc 4444);
- д) все командиры перехватываемых воздушных судов были осведомлены об общих ограничениях, относящихся к летно-техническим характеристикам гражданских воздушных судов, и о вероятности того, что на борту перехваченного гражданского воздушного судна может возникнуть аварийная или чрезвычайная ситуация в связи с техническими трудностями или незаконным вмешательством;
- е) для органов управления перехватом и командиров воздушных судов, имеющих потенциальную возможность выполнения перехвата, были даны четкие и ясные указания, охватывающие маневры перехвата, указание направления полета перехватываемых воздушных судов, действия перехватываемых воздушных судов, визуальные сигналы "воздух – воздух", радиосвязь с перехватываемыми воздушными судами и необходимость воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия.

Примечание. См. пп. 3–8;

- ф) органы управления перехватом и перехватывающие воздушные суда были оснащены радиотелефонным оборудованием, отвечающим техническим требованиям, которые содержатся в томе I Приложения 10, с тем чтобы обеспечить им возможность для установления связи с перехватываемыми воздушными судами на аварийной частоте 121,5 МГц;
- г) были обеспечены, насколько возможно, средства вторичной обзорной радиолокации и/или ADS-B с тем, чтобы позволить органам управления перехватом опознавать гражданские воздушные суда в тех районах, где они в противном случае могут быть перехвачены. Такие средства должны позволять осуществлять опознавание воздушного судна и быстрое распознавание любых аварийных или чрезвычайных ситуаций.

3. Маневрирование при перехвате

3.1 С тем чтобы избежать создания опасности для перехватываемого гражданского воздушного судна, следует установить стандартный метод маневрирования для воздушных судов, перехватываемых гражданское воздушное судно. При разработке такого метода следует соответствующим образом учесть ограничения, относящиеся к летно-техническим характеристикам гражданских воздушных судов, необходимость избегать полетов в такой близости к перехватываемому воздушному судну, при которой может возникнуть опасность столкновения, а также

необходимость избегать пересечения траектории полета воздушного судна или выполнения любого другого маневра таким образом, что при этом турбулентность в следе может представлять опасность, особенно в тех случаях, когда перехватываемое воздушное судно входит в категорию легких воздушных судов.

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

3.3 Маневрирование для визуального опознавания

Для визуального опознавания гражданского воздушного судна перехватывающим воздушным судам рекомендуется применять следующий метод маневрирования:

Фаза I

Перехватываемому воздушному судну следует приближаться к перехватываемому воздушному судну с задней полусферы. Ведущее воздушное судно перехватывающего подразделения или одиночное перехватывающее воздушное судно, как правило, должно занимать позицию с левой стороны, несколько выше и впереди перехватываемого воздушного судна, находясь в пределах поля зрения пилота перехватываемого воздушного судна, и первоначально на расстоянии не ближе 300 м от воздушного судна. Любое другое воздушное судно, участвующее в перехвате, должно оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, предпочтительно, выше и сзади этого судна. После установления скорости и позиции воздушному судну следует, по мере необходимости, перейти к фазе II правил перехвата.

Фаза II

Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватываемому воздушному судну следует осторожно пойти на сближение с перехватываемым воздушным судном на том же уровне, но не подходить ближе, чем абсолютно необходимо для получения требуемой информации. Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватываемому воздушному судну необходимо соблюдать осторожность для того, чтобы не встревожить экипаж или пассажиров перехватываемого воздушного судна, постоянно имея в виду, что маневры, которые считаются нормальными для перехватывающего воздушного судна, могут рассматриваться пассажирами и экипажами гражданских воздушных судов как опасные. Любое другое участвующее в перехвате воздушное судно должно оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна. После завершения опознавания перехватываемому воздушному судну следует выйти из района сближения с перехватываемым воздушным судном, как это предусмотрено в фазе III.

Фаза III

Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватываемому воздушному судну следует осторожно отвернуть в сторону от перехватываемого воздушного судна в пологом пикировании. Любому другому участвующему в перехвате воздушному судну следует оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, а затем присоединиться к своему ведущему.

3.4 Маневрирование для указания направления полета

3.4.1 Если после выполнения маневров для опознавания воздушного судна, упомянутых выше в фазе I и фазе II, имеется необходимость вмешательства в дальнейшее выполнение полета перехватываемого воздушного судна, ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватываемому воздушному судну следует, как правило, занять позицию слева от перехватываемого воздушного судна, несколько выше и впереди него, для того чтобы позволить командиру последнего видеть подаваемые визуальные сигналы.

3.4.2 Необходимо, чтобы командир перехватывающего воздушного судна удостоверился в том, что командир перехватываемого воздушного судна осведомлен о перехвате и подтверждает подаваемые сигналы. Если неоднократные попытки привлечь внимание командира перехватываемого воздушного судна путем использования сигналов серии 1 в разделе 2 добавления 1 являются безуспешными, могут быть использованы другие методы подачи сигналов для этой цели, включая в качестве крайней меры визуальный эффект, производимый с помощью форсажа, при условии того, что при этом не создается никакой опасности для перехватываемого воздушного судна.

3.5 Допускается, что метеорологические условия или рельеф местности могут в некоторых случаях привести к необходимости занятия ведущим воздушным судном перехватывающего подразделения или одиночным перехватывающим воздушным судном позиции с правой стороны, несколько выше и впереди перехватываемого воздушного судна. В этом случае командир перехватывающего воздушного судна должен принять все необходимые меры для того, чтобы его воздушное судно было ясно видно в любое время командиру перехватываемого воздушного судна.

4. Управление полетом перехватываемого воздушного судна

4.1 В случае возможности установления радиосвязи перехватываемому воздушному судну следует передавать по радиотелефону указания в отношении направления полета и соответствующую информацию.

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

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

- a) указанный аэродром был пригоден для безопасной посадки данного типа воздушного судна, особенно в тех случаях, если аэродром, как правило, не используется для гражданских воздушных перевозок;
- b) окружающая местность была пригодной для полета по кругу, захода на посадку и ухода на второй круг;
- c) перехватываемое воздушное судно имело достаточный запас оставшегося топлива для следования до аэродрома;
- d) если перехватываемое воздушное судно является гражданским транспортным самолетом, указанный аэродром имел ВПП длиной, эквивалентной по крайней мере 2500 м на среднем уровне моря, и прочность покрытия, достаточную для посадки этого воздушного судна; и
- e) по мере возможности, указанный аэродром был аэродромом, который подробно описан в соответствующем сборнике аэронавигационной информации.

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

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

5. Действия перехватываемых воздушных судов

В Стандартах, содержащихся в разделе 2 добавления 2, указывается следующее:

"2.1 Воздушное судно, которое перехвачено другим воздушным судном, незамедлительно:

- a) следует указаниям перехватывающего воздушного судна, интерпретируя смысл визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями, содержащимися в добавлении 1;
- b) уведомляет, по мере возможности, соответствующий орган обслуживания воздушного движения;
- c) предпринимает попытку установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя перехватываемое воздушное судно и указывая характер его полета, а если связь не установлена, то, по мере возможности, путем повторения этого вызова на аварийной частоте 243 МГц;
- d) при наличии на борту приемопередатчика ВОРЛ выбирает код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения;
- e) при наличии на борту оборудования ADS-B или ADS-C выбирает соответствующий экстренный режим, когда предусматривается, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа обслуживания воздушного движения".

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

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

6. Визуальные сигналы "воздух – воздух"

Визуальные сигналы, используемые перехватывающим и перехватываемым воздушными судами, изложены в добавлении 1 к настоящему Приложению. Необходимо, чтобы перехватывающие и перехватываемые воздушные суда строго придерживались этих сигналов и правильно понимали сигналы, подаваемые другими воздушными судами, и чтобы перехватывающие воздушные суда обращали особое внимание на любые подаваемые перехватываемым воздушным судном сигналы, указывающие на то, что оно находится в аварийной ситуации.

7. Радиосвязь между органом управления перехватом или перехватываемым воздушным судном и перехватываемым воздушным судном

7.1 Во время перехвата органам управления перехватом и перехватываемому воздушному судну следует:

- a) сначала предпринять попытку установить двустороннюю связь на общем языке с перехватываемым воздушным судном на аварийной частоте 121,5 МГц, используя, соответственно, позывные "УПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕХВАТОМ", "ПЕРЕХВАТЧИК (позывной)" и "ПЕРЕХВАТЫВАЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО"; и
- b) при невозможности установления такой связи предпринимать попытки для установления двусторонней связи с перехватываемым воздушным судном на такой другой частоте или частотах, которые могут быть определены соответствующим полномочным органом ОВД, или для установления связи через соответствующий(ие) орган(ы) ОВД.

7.2 Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, должны быть предприняты попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования приведенных в таблице А-1 фраз и произношения, передавая каждую фразу дважды.

8. Воздержание от применения оружия

Примечание. Единодушным принятием на 25-й (чрезвычайной) сессии Ассамблеи ИКАО 10 мая 1984 года статьи 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации Договаривающиеся государства признали, что "каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете".

Применение трассирующих пуль для привлечения внимания является опасным, и ожидается, что будут приняты меры во избежание их применения, чтобы не подвергать угрозе жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушных судов.

9. Координация действий между органами управления перехватом и органами обслуживания воздушного движения

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

Таблица А-1

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами		
Фраза	Произношение ¹	Значение	Фраза	Произношение ¹	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ</u> САЙН	Прошу сообщить ваш позывной	CALL SIGN (call sign) ²	<u>КОЛ</u> САЙН (позывной)	Мой позывной (позывной)
FOLLOW	<u>ФО</u> -ЛОУ	Следуйте за мной	WILCO	<u>ВИЛ</u> -КО	Вас понял. Выполняю
DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Снижайтесь для выполнения посадки	CAN NOT	<u>КЭН</u> НОТ	Выполнить не могу
YOU LAND	<u>Ю</u> ЛЭНД	Садитесь на этот аэродром	REPEAT	РИ- <u>ПИТ</u>	Повторите ваше указание
PROCEED	ПРО- <u>СИД</u>	Следуйте своим курсом	AM LOST	<u>ЭМ</u> ЛОСТ	Потерял ориентировку
			MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие
			HIJACK ³	<u>ХАЙ</u> - <u>ДЖЭК</u>	Захвачен
			LAND (place name)	ЛЭНД (наименован ие пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
			DESCEND	ДИ- <u>СЕНД</u>	Необходимо снизиться

1. Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением.

2. Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами обслуживания воздушного движения и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.

3. Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы "ХАЙ-ДЖЭК".

ДОПОЛНЕНИЕ В. НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО

1. Общие положения

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

2. Правила

2.1 Если командир воздушного судна не может продолжать полет до аэродрома согласно правилам, изложенным в п. 3.7.2 главы 3, ему/ей следует попытаться продолжать полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне по крайней мере до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган ОВД или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия РЛС или ADS-B.

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

- a) попытаться передать предупреждения по используемому каналу ОВЧ-связи или на аварийной частоте ОВЧ-связи и по другим соответствующим каналам связи, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое как бортовые приемопередатчики, линии передачи данных и т. п., когда это целесообразно и допускается обстановкой, и
- b) продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах в тех случаях, когда такие правила установлены и опубликованы в *Дополнительных региональных правилах* (Doc 7030), или
- c) если соответствующие региональные правила не установлены, продолжать полет на эшелоне, который отличается от крейсерских эшелонов, обычно используемых при полетах по ППП, на:
 - 1) 150 м (500 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 фут), или
 - 2) 300 м (1000 фут) в районе, где применяется минимум вертикального эшелонирования в 600 м (2000 фут).

Примечание. Порядок действий экипажа воздушного судна, которое перехватывается, будучи объектом акта незаконного вмешательства, изложен в п. 3.8 настоящего Приложения.

— КОНЕЦ —

